

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Selský rozum se nedá nahradit

Je eskalátor bezpečné zařízení?

6

Muzejní trolejbus TATRA T400 č. 431

Po mnoha letech prací byla dokončena jeho rekonstrukce.

26



Jistota na dalších deset let

Dopravnímu podniku se podařilo uzavřít dlouhodobou smlouvu s městem

Po celé Evropě se musí jednotliví dopravci přizpůsobit nové legislativě. Dne 3. 12. 2009 vstoupilo v platnost nařízení Evropské rady 1370 upravující vztah mezi objednatelem a dopravcem. Kromě toho, že zavádí nový institut kompenzace (tedy jakým způsobem by měl být hrazen závazek veřejné služby), zavazuje objednatele dopravy k vyhlášení veřejné soutěže na poskytovatele dopravy. V tomto novém, soutěživějším prostředí přichází mnoho dopravců o své dřívější jistoty.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Ačkoli nové nařízení respektuje výjimečnost vztahu měst a jejich tradičních dopravních podniků a umožňuje v jejich případě zadat zakázku přímo, stále zůstává možnost, že se město rozhodne tuto službu tendrovat. Veřejná služba – kardinální pro život města – je tak vržena do neklidných vod moderního kapitalismu, kde ne vždy fungují férové praktiky a do bojů o lukrativní zakázky mnohdy vstupují specifické podnikatelské a politické zájmy na úkor zájmu veřejného.

Bylo proto nejvyšším úsilím našeho Dopravního podniku uzavřít dlouhodobou smlouvu s městem, která by stabilizovala naši pozici ve městě a přinesla záruky pro nerušený a efektivně plánovatelný vývoj hromadné dopravy v metropoli. Zhruba roční vyjednávací snažení přineslo ovoce. Dopravní podnik podepsal desetiletou smlouvu s městem, která vstoupila v platnost 1. ledna 2010. Samozřejmě, těžko si představit, že v případě neúspěchu vyjednávání by město vyhlásilo soutěž na provoz tramvají či metra, avšak osud autobusové traktace by byl velmi nejistý. Dosud byla smlouva mezi ROPIDem a Dopravním podnikem hl. m. Prahy uzavírána formou jednoročních dodatků k základní smlouvě. „Nyní je v ní kvalifikován závazek veřejné služby na deset let, co se týče objemu dopravních výkonů,“ upřesňuje Ing. Miroslav Choutka z odboru Controlling a hospodaření. Ve smlouvě sice nejsou pro celé období obsaženy objemy finančního plnění, je však specifikována cena za kilometr a způsob výpočtu kompenzace. Ta bude v průběhu celé smlouvy vždy zohledňovat inflační koeficient vyhlášený Českým statistickým úřadem. Zároveň upřesňuje způsob financování a finanční toky.

Není překvapivé, že se město odmítá zavazovat konkrétními částkami a vyhláší pouze cenu za kilometr. „Kasy ve všech krajích na tom nejsou nejlépe, zejména z důvodu obecného výpadku daňových příjmů,“ vysvětluje Choutka. Důsledkem pro pražské cestující v tomto roce bude omezení doprav-

ních výkonů v přibližné hodnotě 300 milionů korun. Další snižování či naopak zvyšování výkonů bude upřesňováno každý následující rok v rámci sjednaného rozsahu. Snaha o hledání úspor se projevuje takřka v každém koutě Dopravního podniku. Zejména dělnické profese, po předložském auditu převážně kategorie THP, pocítily hromadné propouštění. „Toto propouštění s novou smlouvou příliš nesouvisí, stejně by si ho modernizace podniku vyžádala,“ upozorňuje Choutka. Nákup modernějšího tramvajového i autobusového vozového parku a s ním logicky související snížení potřebných opravárenských kapacit přináší další významnou příležitost k úsporám. Omezování výdajů probíhá i v oblasti režijního materiálu, režijních oprav, obslužných a správních činností a podobně.

V odborném odhadu kompenzace pro rok 2010 však naši ekonomičtí odborníci počítají i s nárůstem tržeb: jednak díky dílčímu tarifnímu opatření připravovanému ROPIDem, ale také prodejem některých budov, které se v rámci optimalizace činností uvolnily. „Dopravní podnik má připraven seznam zbytečného nemovitého majetku, který podnik nepotřebuje, ale s jehož prodejem se čekalo kvůli zamrznutí trhu s nemovitostmi,“ popisuje Choutka.

Vraťme se ale k samotné smlouvě a k tomu, co nás nejvíce zajímá: není možné, aby v nejbližších deseti letech soukromí dopravci připravili Dopravní podnik o jeho výsadní postavení ve městě? Vždyť smlouva mezi Dopravním podnikem a hlavním městem Praha definuje možnost pětiprocentního pohybu dopravních výkonů za rok. „Je možné, že v jejich rámci bude Dopravní podnik přicházet o svoje výkony, ale zároveň bude mít možnost se o ně zpětně ucházet. Jestli o ně přijdeme, nebo ne, záleží na naší efektivitě, ceně a samozřejmě úspěšnosti v tendrech,“ uvažuje Choutka.

V případě vyhlášení veřejné soutěže nemůže jít Dopravní podnik pod určitou cenu, ovšem peníze nemusí a ani nemohou být jediným hodnotícím kritériem soutěže. Důležitá je vždy kvalita. Dopravní podnik na rozdíl od ostatních potenciálních dopravců poskytuje velmi nadstandardní služby: „Okamžitě nasazování náhradní dopravy za výpadek kdekoli a na jakékoli traktaci nám přináší vyšší náklady, zároveň neseme náklady společně pro Pražskou integrovanou dopravu i pro město,“ líčí Choutka. Má na mysli zvláště zastávkovou péči, přepravní kontrolu, tarifní a odbavovací systém, informační centra, technická zařízení související s preferencí dopravních prostředků apod. a také naše hasiče, kteří perfektně fungují v Záchraném systému Prahy i Ochraném systému metra. Nedílnou přílohou uzavřené smlouvy jsou Standardy kvality, které budou zároveň výběrovým kritériem při vypisování tendrech a které nastavují v kvalitě rovné podmínky pro všechny potenciální zájemce. Zamysleme-li se nad komplexností služeb, které Dopravní podnik poskytuje – a které jako jediný je schopen efektivně propojit a zorganizovat, máme velkou naději, že o svou pozici výhradního dopravce v hlavním městě nepřijde ani do budoucna.

3 Aktuálně

6 Metro

8 Tramvaje

13 Autobusy

17 Ze světa

21 Z podniku

26 Historie

33 Zajímavosti



DP KONTAKT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@ddpp.cz

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 8. února 2010

Milí čtenáři,

za těch osm a půl roku mého působení v Dopravním podniku jsem si vypěstovala jakýsi radar na komentáře, připomínky, stížnosti a reakce kolemjdoucích či cestujících na adresu naší společnosti. A tak jsem nedávno při nákupu v jednom z pražských obchodních center díky tomuto radaru zachytila a vyslechla rozhovor dvou matek s kočárky. „Víš, že jsou pražské eskalátory nebezpečné?“ pravila se zcela vážnou tváří jedna z nich. A druhá jen souhlasně kývala hlavou. Reagovaly tak na dva nedávné úrazy dětí na eskalátorech v metru, kde jim „uvízla“ noha, tedy lépe řečeno, kam ji dle mého názoru strkaly, až se jim to povedlo... Mám pocit, že na vině není eskalátor, ale rodič, či doprovod dítěte. Z vlastní zkušenosti vím, že když dětem řeknete „nesmíš“, tak udělají vše pro to, aby si naše přísné „nesmíš“ vyzkoušely, a tak je jen na nás dohlédnout, aby nedělaly nebezpečné věci.

Vždy když jsem svědkem takového páchání nespravedlnosti vůči našemu podniku, mám sto chutí uvést věci na pravou míru, a je pravda, že někdy to i udělám. V tomhle případě jsem mlčela. Mám totiž pocit, že některé lidi nelze přesvědčit o opaku a urputně se drží názoru, který kdesi zaslechli. Jsme tak válcováni mediálními tlakem, že jsme ztratili schopnost udělat si na dění vlastní názor. Jak stádo ovcí přejímáme, co nám vnucují média či někdo jiný, a to se netýká jen pražských eskalátorů. Kam se poděl zdravý selský rozum, individuální postoj a úsudek?

Pravda, i já mám jeden nepříjemný zážitek s pražským eskalátorem. Ovšem za tohle nepěkné seznámení s jezdícími schody si mohu sama. Vyrasila jsem v superdlouhé džínové sukni a po vkročení na první schod si všimnu, že jsem uvízla. Sukně se napasovala do postranní mezerky a já nemohla ani nahoru, ani dolů, nikam. V návalu paniky mě napadlo jen jediné řešení, sukni si sundat a nechat ji napospas svému osudu. Naštěstí jsem ji na poslední chvíli doslova vyrvala z její pasti a dnes se při pohledu na černý, mastný flek na jejím spodním okraji, který odolává všem pracím prostředkům, už jen směji.

Přeji vám hodně odvahy, síly a vytrvalosti při vytváření si vlastních názorů (a jejich sdělování ostatním).

Dana Reinišová



Standardy kvality PID – autobusy

Standardy kvality Pražské integrované dopravy (PID) stanovující jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb vycházejí z doporučení evropské normy ČSN EN 13 816 a také ze současných finančních možností objednatelů dopravy. Standardy byly nastaveny podle zjištěných klíčových potřeb cestujících tak, aby se mohly stát základem smlouvy se zákazníkem o minimální jednotné úrovni poskytované kvality služby.

Ing. Filip Drápal, ROPID

Díky zaváděným standardům bude možné sledovat, vyhodnocovat a porovnávat plnění jednotlivých aspektů služby u jednotlivých dopravců PID a pomocí dalších vyplývajících opatření jejich kvalitu trvale zlepšovat. Standardy kvality PID jsou závazným dokumentem pro všechny dopravce PID. Vzhledem k prvnímu vydání těchto standardů se v průběhu letošního roku předpokládá jejich vyhodnocení a následně i úprava metodiky. Aktualizace standardů kvality by měla probíhat jednou ročně po projednání se všemi zúčastněnými stranami. První rok je nastaven jako zkušební, ze kterého by měly vzejít praktické náměty k optimalizaci nastavených parametrů. Standardy se také stanou základem pro určení kvalitativních kritérií pro připravovanou výběrová řízení na jednotlivé autobusové linky PID.

Autobus PID

Obecné podmínky, které stanovují následující vzhled a vybavení autobusu PID:

- poměr počtu sedících a stojících cestujících
- místo pro kočárek
- sledování polohy vozidla pomocí GPS
- informační a odbavovací systém (např. hlášení zastávek, digitální informační panely, zobrazovač času a pásma, označovače, výňatek z tarifu a sml v nich přepravních podmínek PID a další pokyny pro cestující podle manuálu)
- evidenční čísla a logo PID
- osvětlení, topení, odvětrávání
- minimální procento bezbariérově přístupných vozidel na městských a příměstských linkách
- vybavení pro zrakově postižené cestující
- pravidla pro umístění reklamy (maximálně 30 % okenních ploch, zákaz propagace osobních automobilů)
- maximální stáří autobusu

Zastávka PID

Obecné podmínky, které stanovují následující vzhled a vybavení zastávky PID:

- základní rozměry a vzhled zastávkového označování podle manuálu
- kombinace barev: červená, modrá, bílá
- zastávkový informační systém (název a charakter zastávky, označení linek včetně směrů, přestupních vazeb, tarifní pásmo atd.)
- zastávkové jízdní řády (umístění, ochrana proti povětrnostním vlivům a vandalismu)
- podmínky pro informační vitrínu v zastávkovém přístřešku

Jednotlivé kvalitativní standardy a jejich definice

1.1 Plnění grafikonu

Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem (bez výpadků).

1.2 Dodržení kapacity vozidla

Spoj je zajišťován vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity.

2.1 Bezbariérovost vozidel

Dopravce provozuje bezbariérově přístupná vozidla (minimálně 10 % na městských a 5 % na příměstských linkách).

2.2 Garance bezbariérových spojů

Spoje, vyznačené v jízdním řádu (garantované spoje), jsou zajištěny bezbariérově přístupným vozidlem.

2.3 Obsluhuje zastávek

Vozidlo obsluhuje zastávky v případě potřeby výstupu/nástupu.

2.4 Doplnkový prodej jízdenek na městských linkách

Řidič na městských linkách je povinen nastoupit službu vždy s dostatečnou zásobou jízdenek pro doplnkový prodej. Řidič je ochoten tyto jízdenky prodávat.

2.5 Prodej jízdenek na příměstských linkách

Řidič prodává jízdenky v souladu se SPP PID a Tarifem PID. Řidič také důsledně kontroluje tarifní kázeň cestujících.

2.6 Funkčnost odbavovacího zařízení

Odbavovací zařízení ve vozidle je plně

funkční. V odbavovacím zařízení je použito správných náležitostí (papír, páska).

3.1 Informování ve vozidlech

Informace ve vozidle (vně i uvnitř) odpovídají manuálu pro autobus PID, jsou kompletní, aktuální a čitelné.

3.2 Informování na zastávkách

Informace na zastávce odpovídají manuálu pro zastávku PID, jsou kompletní, aktuální a čitelné.

4.1 Přesnost provozu

Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s. Maximální povolená záporná odchylka je 59 s. Standard je splněn, jede-li 80 % sledovaných spojů v toleranci pro přesný provoz.

4.2 Přestupní vazby

Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu.

5.1 Chování jízdního personálu

Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování. Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit.

5.2 Ústrojová kázeň

Řidič je po celou dobu výkonu oděn ve slušném a čistém oděvu (uniforma příslušného dopravce nebo jednotný oděv, stanovený dopravcem).

6.1 Čistota vozidel

Interiér i exteriér vozidla je při výjezdu na výkon čistý, udržovaný, upravený, bez poškození jeho součástí, bez neodstraněných a odpudivých prvků.

6.2 Čistota zastávkových zařízení

Zastávkový označnický a jeho příslušenství je udržováno čisté, všechny informační prvky, zastávkové jízdní řády a provozní informace jsou dobře čitelné.

7.1 Dopravní nehody

Cestující není během cesty postižen dopravní nehodou.

7.2 Rizikové situace

Cestující se ve vozidle nesetká se situací, která by mohla ohrozit jeho bezpečnost, zdraví či život.

8.1 Stáří vozidel

Minimálně 60 % vozidel v evidenci dopravce není starší než 12 let, žádné vozidlo nesmí být starší než 20 let.

Měření a vyhodnocování

Měření jednotlivých standardů probíhá buď formou sběru dat od dopravců

(například o plnění grafikonu), nebo pomocí tzv. fiktivních zákazníků, kteří mají za úkol sledovat jednotlivé měřené aspekty v terénu (například informování nebo čistota). Doplnkové měření některých standardů probíhá v rámci kontrolní činnosti ROPID. Vyhodnocení plnění jednotlivých standardů kvality se

předpokládá čtyřikrát ročně, vždy po uplynulém čtvrtletí.

Zkušební rok 2010

Na základě výsledků prvního čtvrtletí dojde ke společnému projednání stávající podoby standardů mezi všemi zúčastněnými stranami. Z toho vzejde

návrh na úpravu standardů do jejich finální podoby, která umožní rutinní provoz od 1. 1. 2011. Zároveň bude zahájena příprava Standardů kvality PID pro metro a tramvaje tak, aby dopravci i cestující mohli obdržet ucelený materiál o kvalitě poskytovaných služeb v rámci Pražské integrované dopravy.

Další nahlédnutí do outsourcingu

Pod dohledem ekonomických expertů a již za neúčasti firmy BNV Consulting pokračuje zeštíhlování našeho podniku. V hledáčku DP KONT@KTU se ocitly dva projekty, které pokročily do zajímavých fází přípravy.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Skladové hospodářství

Na outsourcing se chystá jednotka Zásobování. Dopravní podnik vypsal veřejnou zakázku na přechod všech činností, které souvisejí se skladovým hospodářstvím na centrálních skladech, pod externí subjekt. V centrálních skladech se v současnosti ukrývá vše, co náš podnik potřebuje: od chemikálií přes hutní výrobky, spojovací materiál, náhradní díly až po ochranné pomůcky a oblečení. Zásobování je nadmíru složitou činností a neustále se mění v závislosti na potřebách Dopravního podniku. Některé zboží se distribuuje interním zákazníkům z centrálních skladů, jiné se dodává přímo od výrobce/dodavatele do provozních skladů jednotlivých jednotek.

V době psaní tohoto článku byl outsourcing naplánován pro 42 pracovníků jednotky Zásobování. Pochopitelně, drtivá většina z nich vykonává náročnou profesi skladníka. Ze současného odboru Skladové hospodářství zůstane v Dopravním podniku pouze složka kontrolující kvalitu práce outsourcera. U těch, kteří se blíží důchodovému věku, se náš podnik snaží místa udržet a zeštíhlení dosáhnout tak, že na jejich uvolněná místa již další pracovníky nabírat nebude.

Kompetence a odpovědnost outsourcera budou začínat a končit příslovečně „na prahu“ skladů: převzetí zboží, zaskladnění, veškeré činnosti spojené s pohybem uvnitř skladu, příprava a vyskladnění. Outsourcer bude přitom muset plnit přísné časové a kvalitativní nároky, které budou upraveny formou SLA. Jméno úspěšného kandidáta bychom se měli brzy dozvědět. V každém případě to bude silná společnost s bohatými zkušenostmi v oboru. Uchazeči nejenže mají skladovou činnost jako svoji profilovou aktivitu, ale disponují potřebnými nástroji k jejímu maximálnímu zefektivnění – což je i cílem každého outsourcingu – provozovat outsourcovanou činnost minimálně ve stejné kvalitě, ale za nižší náklady.

Odpovědnost za výběr, nákup a zásoby Dopravního podniku zůstanou nadále u jednotky Zásobování.

Správa vozidel Tramvaje

Asi nejkonkrétnější formu má v současnosti outsourcing Správy vozidel Tramvaje. Ve výběrovém řízení, které bylo vypsané na převod celé jednotky (to jest opravy tramvají v Hostivaři a všech vozoven), nakonec zůstal jediný uchazeč: Škoda Transportation. Vzhledem k typům tramvají, které Dopravní podnik používá, je to pochopitelný výsledek. Kromě T3, T6 a KT od zaniklé společnosti ČKD jezdí po pražských kolejích škodovácká 14T a chystáme se na masivní přísun 15T. Na jejich opravu má know-how pouze samotná Škoda. Dopravní podnik již pro ni připravil rámcovou smlouvu, na jejímž základě vzniknou smlouvy dílčí. Po dohodě vedení obou společností bude totiž outsourcing rozdělen do dvou fází vyžadujících právní ošetření: nejprve přechod hostivařské opravy a poté všech sedmi pražských vozoven. Outsourcing opravárenské základny je logickým krokem. Minulý rok byla ukončena modernizace sedmi vozů KT (zbylé tramvaje tohoto typu se tento rok již modernizovat nebudou z důvodu nedostatku finančních investičních prostředků města) a další zakázky, které se Dopravnímu podniku podařilo získat nad rámec údržby a oprav našich tramvají, nabízí práci pouze devatenácti lidem. Hala má přitom potenciál zaměstnat 450 až 500 lidí. Z toho důvodu muselo již ke konci minulého roku opustit JSVT 100 externích a 150 kmenových zaměstnanců. Masivnějšímu propouštění by měl zabránit právě připravovaný outsourcing. Zbylých zhruba 900 zaměstnanců jednotky Správa vozidel Tramvaje bude dále docházet na stejné pracoviště, pouze vymění stejnokroj Dopravního podniku za škodovácký. Stejně jako v případě Skladového hospodářství zůstane z jednotky pouze malá kontrolní část, která bude dozorovat činnost outsourcera. Outsourcing by měl opravárenskou základnu plně vytižít. Škodovka do ní dokáže daleko lépe než Dopravní podnik soustředit externí činnosti a plně využít její technologické vybavení. Proto odkoupí veškeré technologie, budovy bude mít pouze v pronájmu. V majetku Dopravního podniku samozřejmě zůstanou tramvaje.

Ve druhé fázi budou Škodovce přiřazeny vozovny. Rozdělení procesu na dvě části má logiku v tom, že outsourcing vozoven přináší daleko více obtíží než v případě opravárenské základny. Ve vozovnách je činnost outsourcera přímo svázaná s provozem, a proto musí přejít do jeho kompetence až po stoprocentním doladěním všech detailů. V současnosti zkoumá auditorská společnost Deloitte ekonomický model těchto transakcí. Přechod pracovníků opravárenské základny lze odhadnout na polovinu tohoto roku. Přiřazení vozoven je běh na delší trať.

Selský rozum se nedá nahradit



V pražském metru se v některých stanicích překonává velká dopravní výška. To klade značné nároky na konstrukční spolehlivost a bezpečnost eskalátorů. Fotografie je ze stanice Malostranská, kde jsou již od roku 2000 nainstalovány nové eskalátory.

Eskalátor je neuvěřitelně bezpečné zařízení

Pokud se někomu po tomto prohlášení zvednul adrenalin v krvi, omlouvám se. Za tímto argumentem si plně stojím. Eskalátory za dobu provozu v pražském metru najezdily tempem maximálně do 0,9 m/s, k miliardě kilometrů a přepravily stovky milionů tun nákladu resp. cestujících. Za tu dobu nedošlo k žádnému smrtelnému úrazu, pokud nepočítáme indispozici opilečkou nebo zdravotní spojenou s následným nekontrolovaným pádem. Případy, kdy došlo k vážným zraněním a amputaci části končetin, se dají spočítat na prstech rukou. Pokud dojde k zachycení části oblečení či obuvi, končí to v drtivé většině maximálně jejich poškozením.

Pojem, co je bezpečné, je relativní

V některém případě technický pokrok, zdokonalování výrobků, zvyšování bezpečnostních parametrů může být někdy vysoce nebezpečné. Na první pohled tento protimluv postrádá logiku, ale má svoje opodstatnění. Pokud si koupíte dvou tunové SUV s elektronickou kontrolou trakce, s deseti airbagy ne proto, abyste zvýšil bezpečnost svoji a rodiny, ale pro pocit neplatnosti fyzikálních zákonů a vědomí nesmrtnosti a podle toho se na silnici tak chováte, je to nebezpečnější, než kdybyste jezdili v bakelitovém trabantu. Mnozí řeknou, já tak nezodpovědný nejsem. Je zima a pro příklad něco méně nápadné. Před 40 lety, když se dítě na neupravené sjezdovce s předpotopní výbavou učilo lyžovat, ujelo jen několik metrů, než spadlo, pokud ještě nezvládlo dobře techniku lyžování. Dnes moderní lyže a pevné boty umožňují malým capartům

V poměrně krátké době, půl roku, došlo k druhému úrazu dítěte na jedoucím eskalátoru (pohyblivých schodech). Tato politováníhodná událost vyvolala diskusi, zda je eskalátor bezpečné zařízení a zda někdo něco nezanedbal. Jisté je, že určitě malé dítě viníkem být nemůže.

Text a foto Ing. Viktor Baier

na hladké sjezdovce se v záklonu řídit vysokou rychlostí z kopce, aniž se naučili pořádně zatáčet a zastavovat. Po nárazu do sloupu lanovky pak chrániče ani helma nepomůže. Co to má společného s úrazu na eskalátorech? Postupně ztrácíme schopnost rozpoznávat míru nebezpečnosti.

Sebelepší předpis, norma, zdravý rozum nenahradí

Většina lidí, při zakoupení nějakého výrobku, bezpečnostní upozornění výrobce ani nečte. Proč? Z obav případných soudních sporů se bezpečnostní upozornění změnilo na popis všech možných a nemožných triviálních, ve kterých se důležitá upozornění ztrácejí. Současná generace dětí se jen zřídka na dětských táborech ohání sekerami, noži, kladivy, neleze po stromech a skalách, neúčastní se šiškových a vodních bitev. V zájmu ochrany dětí z nich děláme neohrabané, nešikovné, bez schopnosti rozpoznat, co je nebezpečné. Pokud však možné nebezpečí není schopen rozpoznat dospělý, tak tím nepřímo ohrožuje i své děti.

Eskalátor je jenom stroj

V tomto případě, tak bolestně, kdy je zraněno dítě, je možná náprava relativně velice jednoduchá. Chovat se bezpečně.

Začátkem roku se rozběhla podpůrná kampaň s pravidly, jak se máme chovat na eskalátoru. Tito cestující se moc doporučeními neřídí. Než starost o svoji bezpečnost, tak je více trápí silný průvan, tak typický pro zimní období v některých stanicích.



Ne vypracováním rozsáhlejších bezpečnostních předpisů či velice drahých technických opatření. Žijeme v době, kdy už za jízdy nemůžeme vyskakovat z plošiny tramvaje, nesvezeme se výtahem páternoster, kde na Vás nebezpečí doslova dýchalo a každý si ho uvědomoval. Za provozu eskalátoru je v pohybu někdy i několik desítek tun materiálu a motory překonávají velké síly. Rozmístěné koncové spínače hlídají propad schodů či nadzvednutí nástupních plošin. Hlídají, aby při možném selhání zařízení z důvodu poškození převodovky, přetržení řetězu, ulomení vodící kladky, schody bezpečně zastavily. Provozní brzda zastaví eskalátor cca do 1,2 metru, a to i při použití STOP tlačítka. Technicky možné, takřka okamžité zastavení by znamenalo nekontrolovaný pád desítek cestujících vlastní setrvačností. Při rotaci tun materiálu ani tisíc koncových spínačů by nebylo nic platné: Oděv, dětská botička, měkká tkáň při takových silách a nutných provozních vůlich jsou nerozpoznatelné.



Původem Sovětské eskalátory typu ET slouží spolehlivě a bezpečně také v pražském metru. Jejich věhlasná robustnost je zejména patrná v porovnání stojícího člověka a převodovky. Elektromotor na snímku je jen pomocný, hlavní není na snímku vidět. Běžně to bývá i 130 kilowattový drobeček. V dnešní Moskvě, v jednom z největších meter světa, vyměňují zatím ještě starší eskalátory typu LT. Následně přijde na řadu typ ET. V některých případech předpokládají, že tak mohou být v provozu 50 až 70 let.



Pohled na horní část eskalátoru typu ET. Vše je takové mohutnější, složitější, mastnější a hlučnější.

Vzájemně se neobviňujeme, ale hledíme řešení

Podle mého názoru ho nemusíme hledat. Je větší každého z nás, abychom si potenciální nebezpečí uvědomili, stojíme-li na schodech, které se pohybují vůči okolní stojící ploše. Pravděpodobnost, že se zraníme na schodech vinou zachycení se blíží matematické nule, pokud si stoupneme na schod mírně rozkročmo, nohy v dostatečné vzdálenosti od boku eskalátoru, díváme se ve směru jízdy a jednou rukou se přidržujeme pohyblivého madla a věnujeme zvýšenou pozornost zejména vstupu a nástupu. Dospělému nic nebrání, aby se tak choval a děti to musíme naučit nebo je ohlídat. Dočetl jsem se, že v EU chtějí zakázat s ohledem na bezpečnost přepravu dětských kočárků na eskalátorech. Tudy cesta nevede. Proč by to příště nemohly být děti, osoby staré nebo postižené. Eskalátor je bezpečné zařízení, pokud si uvědomíme, že při nevhodném chování může být přeprava na eskalátoru potenciaálně nebezpečná.



Konstrukční rozdíl desítek let je patrný nejlépe na tomto snímku. Každý eskalátor ve stanici Malostranská má svůj podvės. Do něho je soustředěno veškeré pohonné a brzdicí zařízení. Eskalátor pohánějí dva menší elektromotory. Jenom samotné převodovce eskalátoru typu ET by nestačily ani dva tyto podvěsy.



Pohled do spodní části průřezu eskalátorového tunelu ve stanici Malostranská. Na první pohled je i tady patrný velký rozdíl proti původním eskalátorům. Dobře viditelná je část boční strany balustrády a spodního soklu včetně jejího uchycení. V technických podmínkách eskalátoru je vždy stanovena bezpečná vzdálenost mezi bokem eskalátoru a jeho schodem (stupněm).

Vytápění tramvajových výhybek

Silné sněžení mezi 9. a 11. lednem 2010, které nepamätujeme od roku 1993, zásadním způsobem prověřilo vytápění našich výhybek, resp. výměn. Okolo tématu se objevila řada fám a polopravd. Doufejme, že vám na ně odpoví následující článek.

Michal Nepilý, Správa napájení TT, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Bezproblémový průjezd tramvají přes výměny za všech povětrnostních podmínek se v době ČSSR snažili zaměstnanci někdejšího DP-ED Praha již dávno. Protože však nebylo známo žádné řešení, probíhaly různé zkoušky temperování výměny od geotermálního ohřevu (bez úspěchu – v zimním období byla teplota vzduchu z 25 metrů hlubokého vrtu pouze o 4 °C vyšší než vnějšího, to při minus 10 °C nebylo dostačující) přes indukční (pokus s elektromagnetickým ohřevem výměny skončil totálním krachem) až po ohřev topnými tyčemi 230 Vss o příkonu 500 a 600 W – ty probíhaly v osmdesátých letech. Nevýhodou bylo napájení z rozvodné sítě. To vyžadovalo zřízení napájecího bodu a pravidelné platby za pronájem a spotřebu elektrické energie. Aby mohl být zřízen, bylo nutné nechat vypracovat a uhradit projektovou dokumentaci, včetně jejího schválení a požádat o zahrnutí do plánu investic. To by byl i v současné době velký oříšek. Čepové výměny se pravidelně čistily a chemicky ošetřovaly. To však nebylo možné u výměn s pružnými jazyky. Zde bylo temperování výměny nezbytností. Záměrně hovoříme o temperování, a nikoliv ohřevu (není to vařič), neboť jeho úkolem je zabránit vzniku zmrazků v prostoru jazyka, a tím zamezit jeho nadzvedávání nebo neuzamčení. Za běžných povětrnostních podmínek má dojít k roztátí napadaného sněhu do prostoru výměny a odplavení vzniklé



V pátek 8. ledna 2010 byla čepová výměna na smyčce Spojovací solidně roztopená.

vody, znemožnění upěchování sněhu mezi jazykem a hlavou kolejnice výměny a usnadnění uzamčení. Současně má zamezit větším fyzikálním a chemickým změnám vzniklých v kovových materiálech výměny. Topné tyče jsou zataženy do ochranných pouzder z nerezové oceli, připevněných vždy z vnější strany pod hlavou kolejnice výměny. Jako optimum se jeví používat topné tyče pro provozní trakční napětí 660 V. To v době, kdy nebyl znám v ČSSR žádný výrobce, byl problém. I ten se ale podařilo odstranit a firma ETA zainvestovala výzkum i vývoj topných tyčí o příkonu 600 W. Nic už nebránilo hromadnému nasazení temperování výměn. Tady však nastal další problém – použitý karuselový vypínač pro zapínání nebyl schopen bezpečně rozpojit stejnosměrný proud a docházelo k vytvoření oblouku mezi jeho kontakty s následným zahořením celého vypínače. O automatické regulaci nemohla být v té době ani řeč. Rok 1993, kdy došlo k prudkému spadu sněhu téměř v takové míře jako letos, jasně ukázal, že je nutné urychleně řešit problematiku temperování výměn,

navíc díky celospolečenským změnám po roce 1989 se pracovníkům DP-ED, ale i jiných organizací, rozvázaly ruce a bylo možné hledat nová vhodná řešení. Stykače ČKD, používané do té doby jen v tramvajích T3, bylo možné využít v okamžiku, kdy byl vyvinut první měnič 660 V DC/24 V DC. V tu dobu byl vyvinut i jednoduchý systém automatické regulace temperování. Postupným vývojem se systém temperování výměn dostal do současného, vcelku uspokojivého a finančně příliš nenáročného stavu. Topné tyče pro napětí 230 V sice vydržely až dvě topné sezony, ale paušální poplatek za zřízení napájecího bodu je silně znevýhodňoval, na křižovatce byly pro každý systém zřizovány body samostatně. Navíc nová legislativa zapovídá dohromady provozovat různé napěťové soustavy bez dostatečného elektrického odizolování. Proto se postupně ustoupilo od tohoto typu temperování a napájecí body byly vráceny PRE. Topné tyče ETA pro napětí 660 V, vyvinuté v 80. letech, ještě používáme na méně exponovaných místech, protože jsou velmi levné

– okolo 300 Kč za kus. Nevýhodou je jejich malá trvanlivost, pohybující se od dvou hodin provozu až po celou topnou sezonu. Nejčastěji vydržely topné tyče týden v provozu. Pár kusů vydrželo i dvě topné sezony, kdy došlo ke korozi vnějšího pláště a průrazu. Náklady na výjezd posádky však činí 1940 Kč, čímž se cena neúměrně zvyšuje. Začátkem tohoto tisíciletí začaly být do ČR dováženy topné tyče firmy Elektrolux, které mají od výrobce garantovanou životnost 3 roky. Běžně vydrží i 5 let. Pak je dle výrobce vhodná jejich výměna za novou. Jejich poměrně vysoká cena 4998 Kč je vyvážena dlouhodobou trvanlivostí a spolehlivostí. Výsledek, tj. uspokojivý systém temperování výměn, ještě plně neuspokojil potřebu Dopravního podniku, neboť k jeho zahájení temperování je potřeba všechna zařízení navštívit a příslušný spínač (přepínač u regulovaných) přepnout do požadovaného stavu. Vizí bylo mít možnost provádět tuto operaci dálkově prostřednictvím výpočetní techniky. Tento požadavek splňují elektricky ovládané výměny systémů TSC (výhybky označené číselnou řadou 6xx a vyšší), neboť do řídicího systému byl implementován počítačový systém SPTERM s GSM výstupem. Každé zařízení má tudíž vlastní telefonní číslo pro přenos dat do centrálního serveru a zpráv SMS (vybraná chybová hlášení) na předem programově nastavená telefonní čísla, což umožňuje ve velmi krátké době ovládat temperování jednotlivých výměn, byť v současné době je třeba se spojit s každým zařízením zvlášť. Spojení přes centrální server současně umožňuje sledovat on-line události uvedené rádiově ovládané výhybky, případně zpětně zobrazit data z předchozího období. On-line sledování usnadňuje úspěšnost zásahu posádky v případě poruchy,

protože posádka ví předem, na jaký typ závady se musí vybavit před výjezdem. Specifickým detailem je ještě pokusná implementace SPTERM na třech systémech TMPKM (ROV 537, 538, 539 – křižovatka Koh-i-noor). Vzhledem k vývojovému typu zařízení TMPKM je však on-line informace omezená oproti systémům TSC, ale temperování na dálku ovládat lze. Před zimou 2006/2007 byla prioritním úkolem úspora elektrické energie, a to za každou cenu. Temperování výměn se proto začalo zapínat až v průběhu sněžení. To ale bylo fatálně pozdě. Temperování mělo začít o tři až čtyři dny dříve a nemusel nastat stav, kdy tramvajová doprava prakticky zkolabovala. Ohřátí hlavy kolejnice výměny po zapnutí tak, aby se začal rozpouštět sníh, trvá nejméně šest hodin. Je však temperována pouze kolejnice. Pro spolehlivé uzamčení výměny při sněžení je však nutné, aby byl temperován i okolní terén v bezprostřední blízkosti výměny. Jinak bude sníh přepadat na hlavu kolejnice, čímž ji ochladí. Sníh se bude tlačit pod jazyk a bránit uzamčení. Před zahájením topné sezony byla provedena prohlídka všech topných tyčí, včetně ověření jejich funkčnosti tak, jak se provádí pravidelně každý rok před zahájením topné sezony. Vadné topné tyče byly nahrazeny novými a vše bylo připraveno k zapnutí. V současné topné sezoně byly systémy, které automaticky režim umožňují, zapnuty do tohoto režimu hned na začátku topné sezony a byla prováděna temperace výměny a nejbližšího okolí i s úsporou elektrické energie. Od okamžiku prvního upozornění na předpokládané zhoršení klimatických podmínek (18. prosince 2009) byly všechny systémy přepnuty do trvalého temperování (bez regulace) a v tomto režimu pracují doposud (psáno dne 27. ledna 2010).

Temperování plní správně svoji funkci, při teplotě vzduchu -10 °C má kolejnice teplotu +4 °C. Prubířským kamenem systému temperování výměn se stal letošní leden. Mimořádné silné sněžení ukázalo, že temperování je výtečná věc, prodlužující mj. výrazně životnost výměn a přestavníků, avšak bez mechanického odstranění silné vrstvy napadaného sněhu je nedostačující. Topné tyče o větším příkonu by nebyly vhodné, neboť by stoupla spotřeba energie, zvýšila se cena topných tyčí a zároveň zkrátila doba jejich životnosti. Tam, kde byl sníh odstraněn z blízkosti výměny, potažmo z tělesa tramvajové trati, došlo k poměrně rychlému rozpuštění zbytků sněhu a vyhřátí okolního terénu a výměna pracovala bezpečně a spolehlivě. V místech, kde nebyly dostatečně odstraněny zbytky sněhu z okolí výměny, se potýkali řidiči tramvají s jejím neuzamčením. Stejně problémy byly i tam, kde je pohyb autobusů po vlastním tělese nebo automobilů přes výhybku. Více sněhu na tramvajové trati způsobí, že ho tramvaj hrne ochranou před sebou do míst, kde je ho méně a tam ho zanechá. Tentokrát dokonce docházelo od jedoucí tramvaje k přehazování sněhu na levou protisměrnou kolejnici, což do doby úklidu sněhu způsobovalo značné problémy na levých jazycích výměn. To se poměrně nepěkně projevilo především u splítkových výměn, kde činná plocha jazyka je delší, a tím pádem není dostatečně temperována. Tento nedostatek musí být společně s výrobcem výměn odstraněn urychleně tak, aby příští topná sezona v těchto výměnách byla bez připomínek. Na závěr si dovoluji poděkovat všem pracovníkům Dopravního podniku, kteří v pondělí 11. ledna 2010 likvidovali sněhové závěje z výhybek.



Neděle 10. ledna 2010 v poledne. Výhybky na Špejcharu fungují bez komplikací. Velmi pomáhá, že jsou zatím v otevřeném kolejové svršku...



...zato na Dělnické ani není příliš zřejmé, kudy vedou koleje. Výhybka ale uzamčena je.



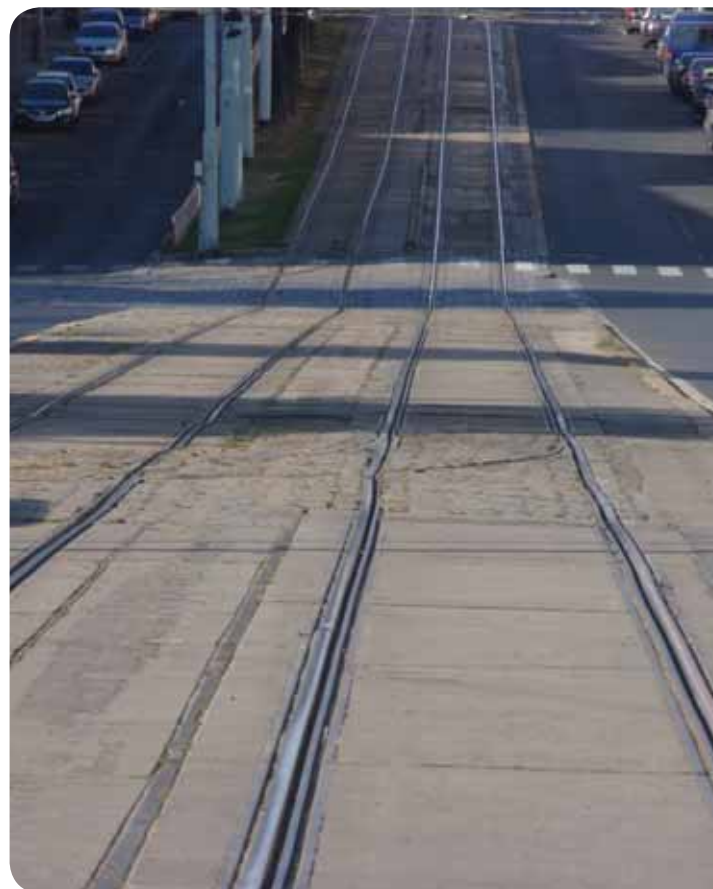
Objízdňá trasa povede přes Malovanku

V listopadovém DP KONT@KTu jsme avizovali, že stále více o sobě dává vědět stavba 2B Strahovského tunelu (SAT 2B), jejíž náplní je propojení tunelů Blanka a Strahovského tunelu hloubeným úsekem pod Patočkovou ulicí.

Její dopad bude poměrně značný, protože způsobí úplnou uzávěru Patočkovy ulice mezi Strahovským tunelem a Střešovicou ulicí, a to až do léta 2012!! Veškerá automobilová i autobusová doprava bude od 1. března 2010 vedena objízdňou trasou ulicemi Myslbekovou, Bělohorskou a Pod Královkou. Od 1. července 2010 už nebude k dispozici ani pro manipulační provoz tramvajová trať přes zastávky Hládkov v Myslbekově ulici, protože trať i vozovky dočasně zaniknou stavbou hloubeného tunelu a veškerá silniční doprava bude převedena na provizorní komunikaci v blízkosti hradeb.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., Ing. Pavel Zobal, jednotka Dopravní cesta Tramvaje
Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.
Mapa: Ing. Pavel Zobal

V rámci zřízení objízdňé trasy již byla nahrazena dlažba asfaltem v ulici Pod Královkou a také vznikají nové semaforey na křižovatkách Bělohorská – Pod Královkou, Bělohorská – Vaničková, Bělohorská – Myslbekova a na přechodu přes Myslbekovu ulici u ulice Hládkov. Ulice Bělohorská musí být také lokálně rozšířena, aby byly k dispozici vždy dva plnocenné pruhy pro každý směr. V době již velmi pokročilé přípravy budování objízdňé trasy, kde mají jezdit autobusy po kolejích přes tramvajové zastávky Malovanka, se ukázala nutnost zásadní opravy tramvajové trati na Bělohorské ulici v úseku Pod Královkou – Myslbekova ještě před zprovozněním objízdňé trasy. Důvod je jasný: stávající trať z BKV panelů pochází z roku 1982 a zejména v okolí Vaničkovy ulice je to znát více než dost, panely se rozpadají. Místní opravy nemají smysl, protože ani ty z podzimu 2005 (realizovány při současné obnově troleje) již dnes nejsou nijak účinné. Při uvážení, že bychom 3 roky po dobu extrémního provozu automobilů nemohli na trati provádět v podstatě jakékoliv zásahy, se nabízelo jediné řešení: trať generálkovat ještě před zprovozněním objízdňé



Rozlámaná kolejová konstrukce na výjezdu z Královky z centra.

trasy. A tak se během posledních třech měsíců podařilo naplánovat až nemožné: likvidaci BKV panelů v celém inkriminovaném úseku a jejich nahrazení tratí na pražcích, protože betonová deska, vzhledem k únorové realizaci, nepřípadala v úvahu. Vyměněna budou částečně i kolejová rozvětvení do Myslbekovy ulice (pochází z jara 1996) a na vjezdu do smyčky Královka (rovněž z jara 1996). Výjezd ze smyčky Královka (z 80. let) bude obnoven výrazněji: zrušeny budou čepové výměny a doplněno elektrické vytápění. Také konečně po bezmála pěti letech (vyvěšena byla 31. března 2005) zmizí omezená rychlost 15 km/hod z důvodu neopravitelně zkroucené srdcovky sjezdové výhybky směr Bílá Hora. V rámci možnosti využití nových grafických prostředků jsme pro vás připravili malý porovnávací historický exkurz do tramvajové sítě, a to i vzhledem k tomu, že v rámci historických témat DP KONT@KTu jsme se v číslech 6 a 9/2008, 6/2009 a 1/2010 pohybovali v oblasti Malovanka – Hládkov – Brusnice – Hradčany. V mapě se věnujeme především prostoru Bělohorské ulice v rozsahu prováděné opravy, součástí je ale i ulice Hládkov a prostor Pohořelce. Podklad

tvorí ortofotomapa Útvaru rozvoje hl. m. Prahy. Její snímování proběhlo v roce 2008. Stávající osa tramvajové tratě pochází z aktuálního GISu tramvajových tratí, který udržuje oddělení 250150. Trasy z předcházejících let byly převzaty z dochované projektové dokumentace, která je v současnosti uložena v Archivu DP. Připomínáme, že pro správné porozumění způsobu provozu na historických tramvajových tratích je třeba mít v patrnosti předválečný levostranný provoz. Pro vypovídající schopnost změn v pražské tramvajové kolejové síti byly barevně odlišeny hlavně přírůstky nových tras (kolejí), případně směrově odlišné způsoby vedení tratě.

Vždy je však vycházeno z prvního trasování tramvajové tratě v oblasti (v našem případě z roku 1923). Pro úplnost připomeňme, že trať vedoucí na Pohořelec přes Pražský hrad existovala již od roku 1911. Vznik obratišť Královka a Dlabáčov (v provozu od roku 1948) vtiskl prakticky současnou podobu tramvajových tratí v této oblasti, vyjma oblouků od Královky k Bílé Hoře a zpět, které vznikly až před spartakiádou v roce 1975.

O tom, zda stavba objízdňé trasy „nezamrzla“, resp. nezapadala sněhem, a jak probíhalo její budování, si povíme v příštím DP KONT@KTu.



Během lednových mrazů bylo zahájeno budování objízdňé trasy.



Tramvaje po dobu oprav končí na Dlabáčově.



BKV panely na křižovatce s Vaničkovou ulicí byly zcela rozpadlé.

Dejvické autobusové garáže

zrušeny již před pěti lety

1. díl

V pátek dne 3. prosince 2004 byl na pravidelnou linku Pražské integrované dopravy vypraven poslední autobus z autobusových garáží v Praze 6–Dejvicích. Následující text připomíná poslední období provozu této garáže před jejím zrušením a její další vývoj.

Ing. Petr Bechyně, Roman Vanka

1. Příprava rušení garáže

Již od roku 1982, kdy byly otevřeny nové velkokapacitní autobusové garáže Dopravního podniku hlavního města v Praze 6–Řepích, se začalo uvažovat o zrušení nejstarší autobusové provozovny Dejvice v témže pražském obvodu, která zahájila provoz již 19. prosince 1932.

Mezi řadovými zaměstnanci Dopravního podniku i obyvateli Prahy 6 se o návrhu zrušení s větší či menší frekvencí hovořilo spíše neoficiálně v průběhu osmdesátých, a hlavně v porevolučním období devadesátých let minulého století. Větší vážnosti tento návrh dosáhl na přelomu tisíciletí, kdy se zrušením jedné z pražských garáží začalo zabývat představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy na základě výhledu budoucí koncepce Pražské integrované dopravy. V dalších pěti letech se předpokládal další rozvoj tramvajové dopravy a metra, který s sebou měl přinést zrušení a omezení mnoha linek autobusů a s tím související nižší potřebu vypravených vozidel i zaměstnanců pracujících v tehdejší odštěpném závodě Autobusy.

Vzhledem k výše popsané skutečnosti dopravní úsek uvedeného odštěpného závodu zpracoval interní studii návrhu zrušení jedné z pražských autobusových provozoven, která byla dne 2. května 2000 předána generálnímu ředitelství Dopravního podniku. Analýza porovnávala možnosti úspor při zrušení dvou menších autobusových provozoven, a to konkrétně garáže Dejvice nebo bývalé trolejbusové vozovny Vršovice, v níž byl provoz autobusů zahájen 5. října 1964. Dále byla zaměřena na přerozdělení autobusů do zbývajících provozoven především na základě kapacit technické základny jednotlivých garáží a také přinesla orientační výpočty nárůstu hodnoty výjezdových a záťahových vozokilometrů při zrušení jedné nebo druhé garáže. O budoucím přiřazení konkrétních linek a pořadí do ostatních provozoven však blíže nepojednávala.

V letech 2003 a 2004 byla do provozu uvedena nová tramvajová trať Hlubočepy – Sídlíště Barrandov (slavnostní zahájení provozu dne 28. listopadu 2003) a také prodloužená trasa linky metra IV. C1 z Nádraží Holešovice do Kobylis (slavnostně otevřena 25. června 2004). V rámci zavedení tramvajové dopravy na Barrandov bylo v pracovní den omezeno vypravení přibližně o 20 kloubových autobusů nasazených do oblasti Prahy 5. Prodloužená linka metra C přinesla pokles přibližně o 26 kloubových a 9 standardních autobusů doposud nasazených na linky spojující Holešovice se sídlíšti Bohnice



Vedoucí dejvické provozovny jednotky „Provoz Autobusy“ pan Milan Hrnčíř byl zodpovědný za realizaci jednotlivých etap rušení garáže v dopravní oblasti.
Foto: Petr Bechyně

a Čimice. V období po letních prázdninách roku 2004 bylo do sítě linek Pražské integrované dopravy nasazeno zhruba o 50 autobusů méně než ve stejném období roku 2003! Na základě této skutečnosti již mohlo z kapacitního hlediska dojít k výše popsanému záměru.

Představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy projednalo již na svém zasedání dne 17. května 2004 materiál „Analýza využití vozového parku divize autobusy“, jako plnění usnesení č. 8/2000/4.1 ze dne 5. června 2000. Z projednaného materiálu jasně vyplývala možnost zrušení jedné autobusové garáže menší velikosti. Součástí materiálu bylo srovnání kapacitních a ekonomických parametrů obou garáží. Vzhledem k tomu, že územní plán hlavního města Prahy již po roce 2010 nepočítal s provozem garáže Dejvice a vložené finanční prostředky do této garáže byly i z tohoto důvodu za posledních 5 let nejmenší, rozhodlo představenstvo o zrušení právě této provozovny. Mezi rozhodující negativní faktory pro její další provoz patřily například cca tři kilometry od domovské garáže vzdálená odstavná plocha Suchdol (v provozu od počátku sedmdesátých let minulého století), která způsobovala ztíženou manipulaci s autobusy; postupující výstavba nových bytových jednotek „Rezidence Podbaba“ v těsném sousedství garáže v Dejvicích i nižší zdroje poskytované na akce investičního charakteru v posledních letech před zrušením. Kromě běžných stavebních úprav byly však po roce 2000 ještě vynaloženy investiční zdroje na opravu výpravny, prostor vrátnice, opravu střechy a nátěru ocelové konstrukce haly, opravy dláždění ploch, kompresorovny a podlahy mycího rámu a na část nového oplocení.

2. Provoz garáže od ledna do srpna roku 2004

Do roku 2004 vstupovala provozovna Dejvice se 168 autobusy v inventárním stavu, z toho bylo 103 standardních, 42 standardních nízkopodlažních a 23 kloubových.



současný stav
 projekt z roku 1923
 projekt z roku 1926
 projekt z roku 1932
 projekt z roku 1938



Skupina řidičů převážející autobusy v rámci první etapy rušení garáže čeká v ranních hodinách dne 2. října na další instrukce před výpravnou dejvické garáže. Foto: Petr Bechyně

Dejvické autobusy byly nasazovány převážně na linky v oblasti Prahy 5 a 6, bylo je však možné potkat i na pravidelných linkách v centrální části Prahy, ve vzdálenějších částech obvodů Prahy 3, 4, 7, 8, 9 a 10 a také v rámci příměstské dopravy v některých obcích okresu Praha-západ. Počátkem ledna se současně vypravovalo nejvíce autobusů v pracovní den odpovídající, jednalo se o celkem 118 autobusů, z toho bylo 12 kloubových. O víkendech na linky vyjíždělo přes 50 autobusů. Celkový počet zaměstnanců dosahoval necelých pěti set, z toho bylo cca 300 řidičů autobusů městské hromadné dopravy, necelých 30 manipulačních řidičů, cca 90 dělníků, necelých 20 zaměstnanců v kategorii „pomocný a obslužný personál“ a zhruba 40 pracovníků kategorie „THP“. V roce 2004 dosáhl celkový počet systematizovaných míst 490. První oficiální informace o budoucím vývoji dejvických autobusových garáží získali řadoví zaměstnanci Dopravního podniku z měsíčníku Dopravního podniku „DP KONTAKT“, jehož druhé číslo vydané v únoru roku 2004 přineslo na straně číslo 6 článek „Budoucnost autobusových garáží v kontextu rozvoje kolejové hromadné dopravy“. Zde byla mj. popsána i tehdejší aktuální situace: „V územním plánu hlavního města Prahy, respektujícím i do dlouhodobého výhledu význam autobusové dopravy v Praze, jsou stabilizovány všechny autobusové garáže s výjimkou garáže Dejvice.“

V sobotu dne 17. dubna 2004 navštívil dejvické garáže v dopoledních hodinách tehdejší generální ředitel Dopravního podniku hlavního města Prahy Ing. Milan Houfek, který pozval zaměstnance garáží na společný mítink. Při téměř dvouhodinovém jednání zaměstnancům vysvětlil budoucí záměr představenstva Dopravního podniku, koncepci a rozvoj elektrické trasy na úkor snižujících se výkonů autobusové

dopravy a také se pokusil zodpovědět jejich dotazy. Jednání se neobešlo bez emocí některých přítomných zaměstnanců, kteří se jen těžko mohli ztotožnit s avizovaným uzavřením své garáže.

Zejména ve druhém a třetím čtvrtletí roku 2004 také proběhlo mnoho vzájemných diskusí a jednání mezi zástupci generálního ředitelství Dopravního podniku a odborovými organizacemi, které nesouhlasily s plánovaným záměrem. Záměr uzavření garáže však odvrácen nebyl, naopak byl následně schválen příkaz generálního ředitele číslo 11/2004 „Transformační projekt – změny k 1. říjnu 2004“, kterým se k 31. prosinci 2004 ruší veškerá činnost v dopravní oblasti, týkající se provozu garáže Dejvice.

Dne 27. září 2004 byl na jeho základě schválen příkaz ředitele divize Autobusy číslo 6/2004 o zrušení činnosti garáže Dejvice týkající se provozu, který již ukládal pracovníkům této divize konkrétní postup prací souvisejících s tímto krokem v období od 27. září do 31. prosince 2004.

Na jeho základě byly stanoveny přesné převody autobusů i řidičů do ostatních garáží rozdělené do tří základních etap. Každá z nich se měla uskutečnit v posledních měsících uváděného roku, vždy první sobotu v měsíci, tj. 2. října, 6. listopadu a 4. prosince 2004. Za realizaci provedení těchto etap byl odpovědný za dopravní oblast pan Milan Hrnčíř, vedoucí dejvické provozovny jednotky Provoz Autobusy (134110) a za technickou oblast pan Josef Tůma, vedoucí dejvické provozovny jednotky Správa vozidel Autobusy (134120).

3. Provoz garáže v září roku 2004

Září roku 2004 se stalo posledním obdobím, kdy provozovna Dejvice fungovala ve své téměř nezměněné podobě.

K 1. září inventární stav obsahoval celkem 152 autobusů (z toho 16 kloubových), které byly nasazovány na 30 denních linek čísel 102, 104, 107, 108, 112, 116, 119, 120, 123, 130, 131, 133, 137, 143, 147, 149, 160, 161, 164, 174, 176, 179, 184, 191, 207, 216, 217, 218, 231 a 254 (některé z nich obsluhovaly dejvické autobusy společně s autobusy ostatních provozoven, některé pouze o víkend); 4 linky integrované dopravy číslo 312, 355, 356 a 359; tři noční linky číslo 502, 504 a 508 a tři školní linky číslo 555, 563 a 565. V pracovní dny byl ještě vypraven jeden autobus na operativní zálohu označenou číslem 741. Každý den dále vyjíždělo pět autobusů na „kmenové“ noční služební autobusy, které sloužily pro rozvoz a svoz řidičů a dalších zaměstnanců garáže.

V poprázdňinovém provozu byl od 1. září do ranní špičky pracovního dne vypraven současně maximální počet autobusů – celkem 114 autobusů, z toho 12 kloubových. V sobotu na linky vyjíždělo současně maximálně 53 a v neděli 57 autobusů. Poslední změnu v počtu vypravovaných autobusů, bez ohledu na plánované rušení garáží, přineslo 20. září. Vzhledem k novému jízdnímu řádu linky číslo 143 (Dejvická – Stadion Strahov) byl počet nasazených dejvických autobusů zvýšen o jeden kloubový vůz v ranní špičce pracovního dne.

Posledním dnem s plným vypravením před zahájením první etapy rušení dejvické garáže se stal pátek 1. října 2004. Tehdy vyjelo do ranní špičky celkem 115 autobusů, z toho 13 kloubových. Odpoledne se linky obsluhovaly 100 standardními a 12 kloubovými autobusy.

Od počátku září byly však patrné přípravy na budoucí zastavení provozu, které například spočívaly v novém přerozdělení některých řidičů v jednotlivých turnusech.

4. První etapa rušení garáže, provoz v říjnu roku 2004

V sobotu dne 2. října 2004 proběhla v ranních hodinách první etapa přesunu řidičů a autobusů do ostatních vybraných provozoven. Z celkového počtu 151 autobusů v inventárním stavu provozovny se konkrétně jednalo o převedení 25 autobusů standardní délky (typu Karosa B 731, B 732, B 931, B 951 a B 951E) do provozoven Kačerov a Řepy a všech šestnácti kloubových autobusů (typu Karosa B 741, B 941, B 941E a B 961) do provozovny Hostivař. V této počáteční etapě přecházela do ostatních provozoven například většina řidičů z ubytovny v Podbabské ulici (do ubytoven provozoven Kačerov a Hostivař). Všichni řidiči zařazení do túrového turnusu označeného názvem „malý diagram“, který v posledních letech zajišťoval obsluhu zejména na linkách číselné řady 300 příměstské dopravy, našli uplatnění se stejnými výkony v provozovně Řepy.

Převáděné autobusy se po zatažení, především v noci z 1. na 2. října, převážely na odstavnou plochu Suchdol, kde byly ve třech řadách připraveny k převozu do výše zmíněných garáží. Řidiči, kteří měli odvézt tyto autobusy a zároveň přecházeli do jiných provozoven, přicházeli do dejvické garáže před osmou hodinou ranní, odkud byli později převezeni speciálními vozy na odstavnou plochu Suchdol. Zde po krátkém převzetí vozidel s nimi začali opouštět vrátnici odstavené plochy v 8.18 hodin. Jako první směřoval ke svému novému působišti autobus typu Karosa B 732 evidenčního čísla 5905. Kolonu vozidel uzavřel v 8.28 hodin kloubový autobus typu Karosa B 961 evidenčního čísla 6361 jedoucí do hostivařské provozovny.

Od 2. října přestaly dejvické autobusy definitivně zajišťovat



Převáděný autobus typu Karosa B 732 evidenčního čísla 5905 čeká jako první na pokyn k opuštění odstavné plochy Suchdol v rámci I. etapy rušení garáže v ranních hodinách dne 2. října 2004. Foto: Petr Bechyně



Převáděné autobusy jsou připraveny k převozu v rámci druhé etapy rušení garáže dne 6. listopadu 2004 na „malé“ ploše dejvické garáže. Foto: Roman Vanka

provoz denních linek čísel 107, 119, 143, 160, 161, 174 a 254, všech linek příměstské dopravy čísel 312, 355, 356 a 359, nočních linek čísel 502 a 508 a školní linky číslo 565. Jejich původní nasazení na linkách čísel 176 a 207 bylo také omezeno. Od pondělí 4. října linky obsluhovalo v pracovní den současně nejvíce 79 standardních autobusů v ranní špičce, od 2. října v sobotu současně maximálně 34 a od 3. října v neděli 39 vozidel. Autobusy rovněž přestaly na linky vyjíždět z odstavné plochy Suchdol, která byla v průběhu října využívána spíše sporadicky k delšímu odstavení vozů.

Mimo plánované etapy rušení dejvické garáže bylo od 11. října dorovnáno množství nasazených autobusů v pracovní den snížením počtu vypravených vozidel na linkách čísel 108 a 137. Také provoz druhého pořadí linky číslo 116 v pracovní dny odpoledne nově začala zajišťovat provozovna Řepy. Určitou dosavadní specifičností tohoto pořadí bylo jeho každodenní nasazení dvoudveřového modrobílého autobusu Karosa C 734 evidenčního čísla 3040, který záhy obdržela provozovna Kačerov.

V průběhu října byly tři autobusy standardní délky vyřazeny a před vstupem do druhé etapy obsahoval inventární stav dejvické garáže celkem 106 standardních autobusů.

5. Druhá etapa rušení garáže, provoz v listopadu roku 2004

Druhá etapa rušení dejvické garáže konaná v ranních hodinách soboty dne 6. listopadu 2004 souvisela s ukončením provozu kloubových autobusů v provozovně Vršovice. Před příjezdem převáděných dejvických autobusů musely být tyto vozy předány hostivařské garáži, kde pro ně vznikla nová parkovací místa. Provozovna Vršovice dosud disponovala 20 kloubovými vozy, z nichž bylo 11 předáno do provozovny Hostivař a 9 starších vozidel se odstavilo v severovýchodní části areálu garáží. Zdejší volná parkovací místa obsadilo 21 dejvických nízkopodlažních autobusů typu Karosa Citybus.

Vraťme se ale zpět do dejvické provozovny, kde mělo být v této etapě převedeno celkem 57 autobusů, z toho všech 42 nízkopodlažních autobusů Karosa Citybus, které měla provozovna Dejvice k dispozici. Polovina z nich byla převedena do výše zmíněné provozovny Vršovice, ostatní do provozovny Klíčov, Kačerov a Hostivař. Zbývajících převáděných 15 autobusů typu Karosa B 731, B 732 a B 931 našlo nové uplatnění v provozovně Řepy.

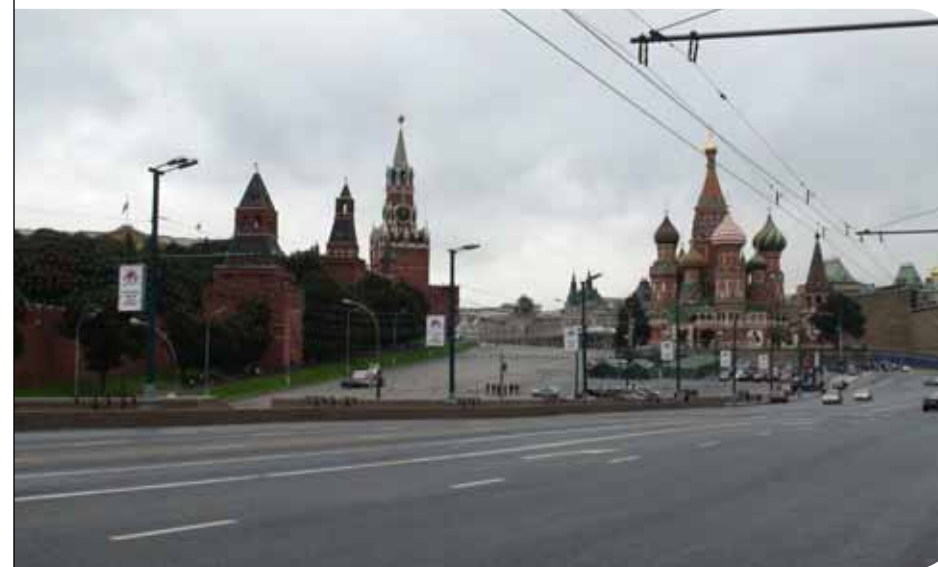
V noci z 5. na 6. listopadu bylo na „malé ploše“ dejvické garáže (severně od hlavní vjezdové vrátnice) v několika řadách soustředěno 56 autobusů označených na předních oknech názvem své budoucí provozovny. První převáděný autobus typu Karosa Citybus evidenčního čísla 3405 opustil vrátnici v 8.50 hodin. Posledním se stal v 9.25 hodin autobus evidenčního čísla 3202 stejného typu, který směřoval do garáže Vršovice. Jediný chybějící autobus typu Karosa Citybus evidenčního čísla 3356 byl od 22. října v hostivařských dílnách na opravě motoru, odkud se po jejím dokončení v průběhu listopadu převezl přímo do svého nového působiště.

Na základě předem stanoveného harmonogramu přešli v této etapě řidiči do všech zbylých provozoven. Fyzický převoz autobusů se tentokrát neobešel bez výpomoci manipulačních řidičů.

Z hlediska změn obsluhy linek bylo po této etapě z provozovny Dejvice ukončeno vypravování všech nízkopodlažních autobusů na garantovaná pořadí. Zcela přestala vypravovat své autobusy na linky čísel 102, 104, 120, 123, 130, 131 a 176 a omezila počet svých nasazených autobusů na linkách čísel 112, 147, 179, 191, 207, 217 a 218. V posledním měsíci funkčnosti provozovny Dejvice vyjíždělo od 6. listopadu již pouhých 34 standardních autobusů v ranní špičce, 27 v odpolední, o víkendu 10 vozidel.

V průběhu listopadu bylo 5 dalších autobusů vyřazeno, takže k 30. listopadu zůstalo v inventárním stavu provozovny Dejvice již pouze posledních 44 standardních autobusů.

Moskevské trolejbusy a ještě něco navíc



Rudé náměstí.

Moskevská trolejbusová síť je pravděpodobně největší na světě; její historie začíná, jak jsme si již řekli v minulém DP KONTAKTu, 15. listopadu 1933. Letos také uplyne 45 let od zahájení vývoje legendárního sovětského trolejbusu ZIU 9, sériově vyráběného od roku 1972 pod označením ZIU-682, který se posléze stal nejpočetnějším typem trolejbusu na světě.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Trolejbusová síť je na rozdíl od tramvají jednotná. První trať se objevila na Sadovém kolcu, později se trolejbusy rozšiřovaly leckdy i na úkor tramvají do zbytku metropole. Čísla jsou skutečně ohromující. Například v roce 1975 bylo v provozu 70 linek a bylo vypravováno 1850 vozidel. Od té doby se rozsah sítě ještě částečně zvýšil. Trolejbusová síť pokrývá plošně celé město a vede až do centra. Na plánu sítě spočítáme okolo 30 radiál. V systému linek nalezneme především linky radiální s jízdní dobou reálně i hodinu a půl (např. linka 63 Lubjanskaja ploščad – 138-j kvartál Vychina). Zastoupeny jsou však i linky tangenciální a například linky B, resp. Bk, která je okružní a vede po již zmíněném Sadovém kolcu. Tato linka má jedinou

konečnou u Kurského nádraží. Přece jen dvě výjimky potvrzující pravidlo jednotné sítě existují: z města Chimki, které již leží na severozápadě za velkým moskevským silničním okruhem, jezdí trolejbusová linka 202 ke stanici metra Planěrnaja. Druhá linka této malé sítě je vnitroměstská po Chimkách a má číslo 1. Samostatný provoz města Vidnoje (jižně od stejného okruhu) reprezentují tři místní linky (číslo 1 až 3) po síti ve tvaru číslice 9, která je částečně pojížděna jednostopě a jednosměrně a na území Moskvy nijak nezasahuje. Trolejové vedení je budováno obvykle s nepřímým zavěšením a budí dojem náznamu řetězovkové troleje. Stav křížení a vzdušných výhybek je z našeho pohledu strašná a zastaralá. Troleje jsou na širokých ulicích vedeny při okraji vozovky, což je vidět

prakticky na každé fotce ze SSSR. Trolejbusy tu však mají nějak malou rejdovnost, a tak se jezdí co nejvíce pod trolejí, asi by bylo náročné nasazovat sběrače bez automatických stahováků. To však znamená, že řidiči jedou velmi blízko a často krokem okolo zaparkovaných aut a to je něco otřesného, protože neustálé našlapávání jízdy devastuje velmi hlučné stykače odporové výzbroje. Vraťme se k legendární vozidlu ZIU 9 (alias ZIU-682). Firma ZIU (Zavod imeni Urickovo) sídlí ve městě s „pěkným“ názvem Engels. Trolejbus ZIU 9 vynikal na svou dobu moderní konstrukcí karoserie panelové konstrukce, třemi nestejně širokými dveřmi (přední dvoudílné, ostatní čtyřdílné), s čímž souviselo i zcela nové uspořádání interiéru. Vozidlo o délce 11 962 mm mělo celokovovou karoserii vagonové konstrukce, sestávající ze šesti vzájemně svařovaných panelů: střechy, pravé a levé bočnice, podlahového roštu, předního a zadního čela. Veškeré mechanické uzly podvozkové části byly umístěny pod podlahou vozidla. Pohon zajišťoval trakční motor Dymano (110 kW), umístěný před zadní nápravou. Trolejbus disponoval třemi druhy brzd: elektrodynamickou, pneumatickou a ruční. Přepravní kapacita vozidla činila 118 osob, z toho 27 sedících. První vůz spatřil světlo světa v roce 1967 a v listopadu 1969 závod dokončil další dva trolejbusy, jež byly následně odeslány do Moskvy. Zde obě vozidla absolvovala ověřovací a zkušební provoz. Roku 1970 postavil ZIU další dvě vozidla. O zahájení sériové výroby bylo rozhodnuto v průběhu roku 1971, tzn. v době, kdy již nový typ trolejbusu, nyní označovaný jako ZIU-682, úspěšně absolvoval zkušební provoz a schvalovací proces spojený s homologací vozidla pro pravidelný provoz. V průběhu let 1971 a 1972 byla v ZIU postavena zcela nová montážní linka pro velkosériovou výrobu trolejbusů ZIU-682, kterou první sériový vůz opustil v červnu 1972. V roce 1976 byl do sériové výroby zaveden inovovaný typ ZIU-682B-2 a o rok později typ ZIU-682V, který se od předcházejícího lišil jen v zanedbatelných detailech. Sériová výroba byla neustále rozšiřována →



Bolšaja perejavskaja ulica a v ní trolleybus na lince 14.



Kurské nádraží na Sadovém okruhu je konečnou stanicí linky B.



Serebrjanyj bor je konečnou pro linky 20, 65 a 86 a nácestnou pro linku 21. Stav trolejového křížení je standardní.

a v únoru 1978 sjel z montážní linky desetitisíc trolleybus ZIU-682. V červenci 1978 výrobce dokončil čtyři ZIU-682V-1, vybavené výkonnějším trakčním motorem Dymano (150 kW). V roce 1988 spatřila světlo světa další modernizovaná verze, označená ZIU-682G. Modernizace trolleybusu, vybaveného stále stykačovou výzbrojí se stejnosměrným trakčním motorem (115 kW), spočívala zejména v úpravě pracoviště řidiče. Sériová výroba odvozeného modelu ZIU-682G-012 započala v únoru 1991. V roce 1999 představilo ZIU trolleybus vyvinutý a vyrobený na základě technických požadavků dopravního podniku Mosgortrans (Moskva). Jednalo se o model Trolza-5264-01 „Stolica“, který se od klasického ZIU-682 odlišoval použitím řady nových technologií při výrobě. Vůz měl mnoho vylepšení, spočívajících hlavně v modernějším designu předního a zadního čela, jež byla vyrobena ze sklolaminátu, v přemístění elektrické výzbroje z pod podlahy na střechní vozidla, vybavení elektronickými informačními tabulemi a také protipožárním systémem. Paralelně s vývojem nových vozidel probíhaly modernizační práce i na pilíři výrobního programu – trolleybusu ZIU-682G-012. V roce 1999 byla postavena modernizovaná verze, označená jako ZIU-682G-016, u níž byly zohledněny všechny požadavky Mosgortransu. Trolleybus byl nově vybaven statickým měničem, novým typem sedaček pro cestující, tónovanými skly v bočních a zadních oknech, novým typem dveřních křídel. O tři léta později výrobce provedl restyling vozidla, což souviselo s použitím nového předního plastového čela, na němž se objevil velký panel pro linkovou orientaci. Změna nastala i v umístění výzbroje,

jejíž větší část byla situována na střechní. Trolleybus získal nové označení ZIU-682G-016-D2 a jeho sériová výroba započala v zimě roku 2002. Mimo legendárních trolleybusů ZIU-682G je také k dispozici výrobní řada nízkopodlažních trolleybusů Megapolis. Důvody, proč výroba trolleybusu konstrukčně zpracovaného před více než 40 lety, ve světovém měřítku již morálně i technicky zastaralého stále trvá, jsou prozaické. Mimo skutečnost, že se jedná o léty prověřená vozidla, jsou to provozní spolehlivost a nenáročnost, vybavenost opravárenských podniků a garáží přípravky právě pro tento typ a v neposlední řadě také relativně nízké pořizovací a provozní náklady. Ekonomická situace většiny postsovětských dopravců není nijak růžová, mnoho z nich se potýká s existenčními problémy. I proto lze předpokládat, že trolleybuses ZIU-682 budou vyráběny ještě řadu let. Bez zajímavosti není ani to, že po plánovaném zrušení výroby trolleybusů ve Škodě Ostrov v roce 1978 měly být tyto trolleybuses koncem 70. let dodávány i do zbylých provozů v Československu, dokonce existují konkrétní rozdělovníky mezi podniky z té doby. Nyní několik cestovatelských postřehů. Začneme třeba linkou 21 na „Břeh řeky Moskvy“. To je zajímavá rekreační zóna, okolo je výzdoba



Zastávka Kitaj-górod v centru města.



Kloubový ZIU v konečné zastávce linky 57 Most Oktjabrskoj železnoj dorogi.

z tanků a děl, hvězd a kladiv. V trolleybuse nejel nikdo a na konečné nebylo nutno vystupovat a zase platit, řidič velkoryse povolil pobyt ve voze. Cestou do této zóny je nutno projet závorou s ostrahou, rozhodně tam nesmí jet autem, kdo chce. Kopali tam plynovod, takže trolleybus jezdil jen jedním pruhem asi půl kilometru. Nebylo to nijak zabezpečeno, jak to dělají, když se potkají, není jasné. Ale určitě to zvládnou. Při přestupu na linku 20 jsme si všimli, že každý trolleybus chrastí něčím kovovým o zem, např. řetězem. To je opatření, aby trolleybus neprobíjel, ale byl uzemněn. Tak toto jsme tedy v Evropě dosud neviděli ještě NIKDY. U nás byly problémy s probíjením trolleybusů v posledních letech pouze v Plzni v lednu 1997 v důsledku dlouhodobého sněžení a následného solení. Po přijetí potřebných opatření, například rozdělení napájení tramvají a trolleybusů, se tento problém nikdy neopakoval. V Moskvě se zdá, že půjde o celkem standardní nehodu. Je zajímavé, a je to tak leckde u tramvají i trolleybusů, že jsou úplně za sebou dvě stanice. Na první se vystupuje, tím se vůz uvolní, a o kousek dál se jen nastupuje. Je to podivné, ale asi celkem funkční, i když se nastupuje jen předními dveřmi. Trolleybus linky 20 se pak propracoval na Leninogradský prospekt, což je ulice, která má 8 pruhů tam a 8 zpátky. Nedávno z ní vyndali (bez náhrady) tramvaj, protože se tam (jak absurdní) už prostorově nevešla. Taková šestnáctiproudá ulice se hodně špatně přechází, ačkoliv jsou přes ní občas semafony s přechody pro chodce. Moc sympatická taková ulice mezi obytnými domy ale opravdu není.

Zajímavé je „úderné komando“ (řidič a 3 dělníci), které umývá zastávkové přístřešky vč. střechní, dokonce i čistí okap. Shrabky z listů tam ale nechali. Efektivní byl závěrečný „chrst“ plného kýble vody na střechní, trošku i mezi čekající na trolleybus. V této oblasti se tedy ještě máme čemu učit! Nadpis článku láká čtenáře ještě na „něco navíc“. Tím je například monorail (rusky Московская Монорельсовая Транспортная Система – Moskovskaja Monorelsovaja Transportnaja Sistema) skládající se z jediné linky nadzemní jednokolejnicové trati spojující stanici metra Timirjazevsckaja na lince 9 (šedá) okolo Ostankina (televizní věž) a VDNCH (viz dále) s ulicí Sergeje Eizenštejna. Linka byla otevřena 10. listopadu 2004 s provozem v intervalu 20–23 minut, nicméně v současnosti se jezdí každých 10 minut. Dráha je dlouhá 4,7 km. Platí zde zcela zvláštní jízdenky za 22 rublů (1 rubl = 60 haléřů). Původně si od tohoto systému v Moskvě hodně slibovali, ale evidentně se to neosvědčilo. Zatačky je třeba projíždět velmi pomalu (do 10 kilometrů za hodinu) a na přímé trati to také žádná sláva není, na tachografu se dá vidět maximálně slabých 30 km za hodinu. Nezvyklé je, že z estakády se kouká rovnou dolů a není tam z vnější strany žádný chodníček a ani zábradlí. Celá linka je „dvojkolejná“ s pravostanným provozem. Soupravy jsou jednosměrné, takže na koncích jsou smyčky na estakádách. Souprava je mnohočlánková a neprůchozí. Staniční personál je všude a v hojném počtu, například pokladní, výpravčí vlaků, dozorcí eskalátorů a jiní. V tomto díle si určitě zaslouží svůj



Ljubljanskaja ploščad'v centru je výchozí stanicí dlouhé radiální linky 63.



Monorail u vstupu do areálu VDNCH.



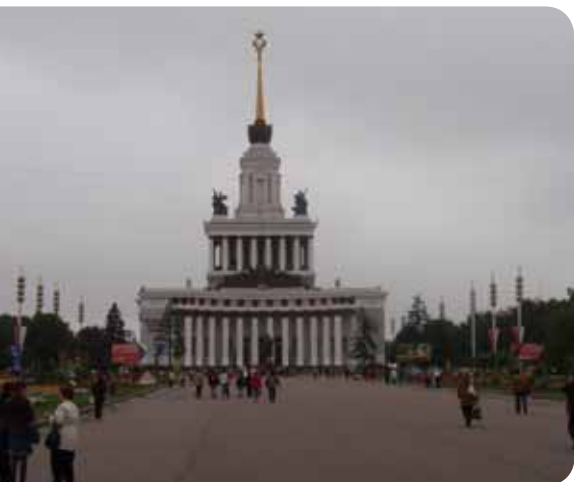
Smyčka trolleybusů linek 25 a 45 Semenovskij val.

prostor také některé (možná neobvyklé) turistické cíle. Začneme například na „náměstí třech nádraží“ (foto 2 v 1. díle), oficiálně Komso-molsckaja ploščad'. Před námi jsou tři nezávislá nádraží: Leningradskij, Jaroslavskij (odtud jezdí Transsibiřská magistrála) a Kazaňskij vokzál. Na prostředním nádraží jsme viděli českou elektrickou lokomotivu Škoda, jakož i motorového čmeláka (ČME3) z produkce bývalé ČKD. Na Rudé náměstí přicházíme odspoda, od řeky. Opravdu tam je všechno, jak nás ve škole učili: místo pro vojenské přehlídky, Kreml, chrám Vasila →





Vozidlo monorailu.



Areál VDNCH.



Leningradský prospekt z nadhledu.



Letištní „elektropojezd“ ve stanici Šeremetěvo.

Blaženého, obchodák GUM (Gasudárstvennyj univerzálnyj magazin) dnes plný neskutečně drahých butiků, ani ceny tam nepíšou, protože se tam chodí nakupovat z jiných pohnutek. Je tam stále i mauzoleum V. I. Lenina, které funguje pouze 5 dní v týdnu a jenom od 10.00 do 13.00. Pod náměstím vzniká fronta, ne moc dlouhá. Vojáci určují, kdo může jít rovnou a kdo si má dát věci do úschovy. S sebou si nelze vzít nic, hlavně ne žádné dokumentační zařízení. Úschovna stojí za batoh 40 rublů, za samotnou návštěvu se neplatí. Okolo mauzolea jsou hroby Stalina, Brežněva a dalších reprezentantů SSSR. Celá atmosféra mauzolea je zvláštní, ve tmě a v naprostém tichu, organizačně zajištěno řadou vojáků. Návštěva areálu VDNCH (ВДНХ – výstava úspěchů národního hospodářství) určitě také stojí za doporučení. Jedná se o výstaviště, kde každá svazová republika měla svůj pavilon. Jde o architektonicky velice zajímavý areál, vesměs v socialistickém realismu s intenzivní výzdobou srpů a kladiv, lamp ve tvaru klasů, portréty představitelů SSSR atd.

Na závěr dnešního putování po Moskvě nabízíme dva tipy pro dopravní fandky. První je ve stanici metra Sportivnaja. Tam je (zcela utajeno) muzeum metra. Je při vestibulu metra na vzdálenější straně od centra Moskvy. Po dlouhém pátrání je to jasné: malý papírek A4 přilepe-

ný izolepou na mramor říká, že to je TADY, ale tam jsou jen dřevěné dveře jak od koupelny někde v bytě a takové jsou vždy jen služební. Dveře povolují až po poněkud brutálnější manipulaci a za nimi je... nějaká šatna nebo co. Šatní skříňky, chodba, další dveře a za nimi schody a na řetěz zamčené dveře z ulice. Ve druhém (tj. ruský ve třetím) patře to je: tři místnosti, kde jsou fotky, hlavně budovatelů, ale i vozů metra. Dokonce tam je nástěnka spřátelených podniků, je tam i Praha. Posledních 20, spíše 25 let s ničím absolutně nehýbali. Je tam tedy Praha minulosti. Na konci prohlídkového okruhu je stoleček, kde ležely asi čtyři staré knížečky či brožurky, od každé kus. Nejnovější byla výroční zpráva z roku 2001. Tyto vzorky bylo možno za 100 rublů koupit. Železniční muzeum se nachází na Řižském nádraží. Pokladna sice byla zavřená, což nebyl důvod k neúspěchu, ale důvod k tomu chodit po expozici zadarmo...

Na rozdíl od Prahy mají v Moskvě spojení na letišti Šeremetěvo „elektropojezdom“, neboli elektrickým vlakem. Zánovní linka z terminálu 2 vedla na Savjolovské nádraží (vlaky jezdily od 5.00 do 24.00 v intervalu 30 až 60 minut), ale od 28. srpna 2009 byla převedena k nádraží Běloruskému, které je významnější a je v přímém kontaktu s okružní linkou metra. V příštím a posledním díle se vypravíme do moskevského metra.

System řízení kvality (QMS) Co to je?

11. část

V minulém čísle DP KONTAKTU jsem vás seznámil s principy evropské normy EN 13816, která navazuje na mezinárodní normu o systému řízení kvality (QMS) ISO 9001. Těmito principy byl cyklus kvality a kritéria kvality. Tentokrát bych vás rád provedl Programem kvality služby DP, který na základě cyklu kvality naplňuje kritéria normy EN 13816.

Ing. Bc. Pavel Vančura, Ph.D.,
vedoucí oddělení Řízení kvality

Začneme trochu formálně. Program kvality služby DP (PKS) je dán směrnicí generálního ředitele číslo 20/2007 a v současné době se připravuje její zásadní novelizace. Z tohoto důvodu bych se nerad striktně držel stávající směrnice a snažil se vám PKS přiblížit více méně z funkčního hlediska. PKS je řízen Celopodnikovou koordinační skupinou (CKS), za tímto složitým názvem jsou schováni i někteří z vás. Na čtvrtletních jednání CKS se setkávají představitelé útvarů, kteří v rámci PKS spolupracují. Na těchto jednáních jsou projednávány výsledky měření kvality služby zajišťované naším podnikem či pro nás vykonávané. Cílem je v zjištěných nedostatcích nalézt poučení pro další období tak, aby byl prostor pro neustálé zlepšování. Pokud však chceme něco měřit, hodnotit a následně zlepšovat, musíme přesně vědět, co chceme měřit, jak měřit a také kdo má jaké pravomoci a odpovědnosti. Pro tyto účely je pro každý standard kvality DP vytvořena tzv. Zadávací karta standardu kvality, tedy jakási definice kvality služby pro danou oblast. Výše uvedená směrnice určuje obecné náležitosti zadávací karty a ty se pak následně patřičně formulují. O zadávací karty se po formální stránce stará oddělení 900410 Řízení kvality. Duchovními otci každé karty, resp. souboru standardů jsou však tzv. piloti standardů kvality. Ti mají na starosti metodické záležitosti. Aktivně se podílejí již od zrodu standardu kvality, dbají na jeho sounáležitost s normou EN 13816, nastavují parametry či kritéria standardu a hledají soulad mezi zainteresovanými útvary. Práce pilotů není často jednoduchá a vymyká se rámci běžných pracovních povinností. Naopak správně uchopený standard se stane přímou součástí výkonu práce dotčených zaměstnanců. Než si popíšeme jednotlivé standardy PKS, stručně představím obsah každé zadávací karty standardu kvality. Karta má své číslo a název, na něž navazuje nedefinování spojitosti s EN 13816, samotná definice standardu, tedy cílová kvalita služby (definice, co je v dané oblasti správně, co je oním standardem). Dále je uveden pilot standardu, organizační zajištění, způsob měření a případně výpočtový vzorec či formuláře. Následně jsou definována nepřijatelná a nevyhovující provedení (tedy, co je špatně, kdy není splněna úroveň náročnosti). Závěrem je určen způsob vyhodnocení a jsou uvedeny zodpovědné osoby. Oblastí, do nichž se standardy dnes rozdělují, je 9. Všechny zadá-

vací karty standardů kvality, jména pilotů a složení CKS naleznete na intranetových stránkách odboru Kvalita a technika řízení (900400). Na následujících řádcích se vám pokusím představit jednotlivé standardy, čím se zabývají a jak se měří. Jejich vztah k normě EN 13816 zde popisovat nebudu, ač jsou všechny tyto standardy do kritérií EN 13816 zařaditelné. To si zvědavý čtenář jistě najde v příslušných kartách standardů kvality DP.

- 1 Přesnost provozu
- 2 Informování veřejnosti
- 3 Přijetí cestujících
- 4 Stejnokroj
- 5 Funkčnost jízdenkových automatů
- 6 Bezbariérová zařízení v metru
- 7 Plnění grafikonu vlakové dopravy
- 8 Dostupnost přepravy
- 9 Čistota a vzhled vozidla

Přesnost provozu zahrnuje tři standardy – přesnost provozu metra, tramvají a autobusů. Přesnost znamená skutečné dodržování jízdních řádů, které mají cestující k dispozici. Měříme nejen zpoždění, ale i případy, kdy dopravní prostředek odjel dříve, než měl, což cestujícím vadí asi více než zpoždění, pokud ale i to nepřesáhne jistou mez, která je však u každého z nás velmi individuální. V metru a u tramvají měříme tzv. přímé provedení zjištěním dat ze softwarových databází. U autobusů toto zatím není možné, a tak měříme fiktivním zákazníkem, který ručně měří a zapisuje odjezdy autobusů. Z dlouhodobého hlediska jsou výsledky měření u metra, tramvají i autobusů na dobré úrovni. Mimochodem všechny zprávy o měření všech devíti skupin standardů jsou také přístupné na intranetových stránkách útvaru 900400.

Informování veřejnosti zahrnuje celou škálu parametrů, které zjišťujeme u metra, tramvají, autobusů, ale i na lanové dráze Petřín a v turistických místech. U metra, tramvají a autobusů se měří informování ve vozidlech a na zastávkách/stanicích, s tím, že v metru údaje zjišťují fiktivní zákazníci, v ostatních případech se jedná o přímé provedení – tzv. kontrolní činnost. Lanová dráha je posuzována jako celek a v turistických místech, kterými jsou např. recepce hotelů, zjišťujeme dostatečnost a aktuálnost letáčků DP nabízených zde turistům.

Přijetí cestujících je standard, který se týká chování a vystupování zaměstnanců DP, kteří komunikují s cestujícími. Fiktivní zákazníci kontaktují dozorce metra a zaměstnance infocenter a tím měří „ono“ přijetí. Hodnotí projev zaměstnanců, jak reagují, jak jsou vstřícní a ochotní a také, zdali jsou jejich odpovědi i věcně správné. Do přijetí jsou zařazeny i předprodeje jízdních dokladů, čímž máme zajištěnou zpětnou vazbu pro externí firmu, která nám tuto činnost realizuje. Nově bude do této skupiny převedena i problematika telefonických informací, neboť jde také o přijetí (ač jen elektronické).

Stejnokroj je nedílnou součástí hodnocení výše uvedených pracovníků, a navíc také řidiček a řidičů tramvají a autobusů. Měření v metru zajišťují opět fiktivní zákazníci, kdežto měření řidičů probíhá v rámci kontrolní činnosti.

Funkčnost jízdenkových automatů představuje technický



standard, ve kterém měříme jejich funkčnost z hlediska vydání požadované jízdenky, správnosti vrácené hotovosti a zároveň aktuálnost a čitelnost informačních a ovládacích prvků. Standard se dělí na automaty v Praze (mimo metro – v metru jsou de facto pod dozorem dozorců) a na automaty ve středočeském kraji, které jsou však ve správě DP.

Bezbariérová zařízení v metru jsou velmi důležitou skupinou standardů, neboť měří to, zdali tato zařízení (výtahy a plošiny) fungují a také v jakém jsou stavu (osvětlení, graffiti, poškození a informační prvky). Funkčnost měříme ze záznamů dispečinku (jednoduché kritérium: jezdí/nejzdí). Měření komfortu těchto zařízení zabezpečují fiktivní zákazníci. Informace o funkčnosti těchto zařízení je pro tělesně postižené či pro rodiče s kočárky velmi důležitá, a tak tyto informace lze nalézt na webových stránkách DP on-line (tedy nejen jako procento v rámci PKS, což je velmi důležité).

Plnění grafikonu vlakové dopravy je standard metra. JPM má jako jediná certifikovanou kvalitu služby na základě EN 13816, proto bylo toto kritérium do souboru standardů kvality zařazeno stejně jako Dostupnost přepravy, která popisuje, zdali jsou v rámci provozní doby přístupné pro cestující stanice metra.

Nejčastěji jsou stanice zavírány kvůli poruše eskalátorů nebo pádu osoby do prostoru kolejí.

Čistota a vzhled vozidla jsou nejmladší skupinou standardů. Členíme je na čistotu ve vozidlech metra, tramvají a autobusů. Standard komplexně řeší vnitřní i vnější čistotu vozidla a zároveň sleduje celkový komfort v podobě přívětivosti interiéru (např. osvětlení či vytápění). Část měření je přímé provedení – kontrolní činnost před výjezdem vozidla do provozu a část měření zajišťuje fiktivní zákazník v průběhu provozu vozidla na trase.

Standarty kvality tedy pro DP mapují, jaká je kvalita naší služby, kde jsme dobří a kde bychom měli přidat a často to třeba nebude stát ani korunu navíc. PKS je program kvality služby celého DP, všech zaměstnanců, proto budeme rádi za náměty, jakými dalšími oblastmi ve vztahu k cestujícím by se měl DP v rámci kvality dále zabývat.

Jakékoliv náměty či dotazy zasílejte na mou e-mailovou adresu vancurap@dpp.cz nebo jen navštivte intranetové stránky odboru Kvalita a technika řízení (900400). Příště překročíme v našem povídání hranice DP a podíváme se na standardy kvality Pražské integrované dopravy a našeho vztahu k nim.

Několik pohledů na kolektivní smlouvu

Kolektivní smlouva je pro většinu smrtelníků záhadný dokument. Pro jeho složitost jej mnoho pracovníků ani neprozkoumá. Nebude proto na škodu, když se podíváme na její nejdůležitější body. Začneme kratičkou historií, která předcházela uzavření Kolektivní smlouvy na období 2010–2012.

Jitka Koubová, vedoucí odboru KS a sociální péče; Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Vyjednávání o kolektivní smlouvě začíná vždy momentem, kdy jedna ze stran předloží svůj návrh tohoto závazného dokumentu. Minulý rok, konkrétně 12. 8. 2009 tak učinily odbory. Navrhovaná smlouva měla platit do roku 2014. V souladu se zákonem o kolektivním vyjednávání se strana zaměstnavatele – DP k tomuto návrhu v termínu 31. 8. 2009 vyjádřila, zaslala odborovým organizacím své stanovisko, připomínky a návrhy. Trvalo pak ještě deset dlouhých kol vyjednávání než došlo k dohodě (dne 2. 12. 2009). O dalších dvacet dní později byla kolektivní smlouva podepsána. Poměrně bouřlivé diskuse budí každý bod smlouvy a u každého musí strany polevit ze svých požadavků. Například zatímco odbory požadovaly období platnosti kolektivní smlouvy pětileté, vedení podniku navrhovalo rok jeden. Je logické, že každá strana jde do vyjednávání s maximálními požadavky, postupně dochází k dohodám, ke kompromisům. Předmětem kompromisu se tak stala i platnost současné kolektivní smlouvy, která je uzavřena na tříleté období. Co nás jako zaměstnance bude zajímat nejvíce, je sociální a mzdová stránka kolektivní smlouvy. Nalezení shody tu bylo obzvláště obtížné. Požadavky odborů na co nejbohatší zaměstnanecké bonusy a benefity se střetly se snahou vedení maximálně přiškrtnout opasek. Výsledkem je snížení výhod, ty ovšem stále zůstávají nad rámcem Zákoníku práce a dalších norem.

U benefitů, hrazených ze mzdových nákladů došlo k tomuto snížení: důležité osobní překážky v práci jsou vymezeny pouze dle přílohy k Nařízení vlády č. 590/2006 Sb. (bod 5.5.1 KS); zaměstnanci, který je uznán dočasně práce neschopným přísluší jedenkrát ročně náhrada mzdy nebo odměny z dohod za první tři dny, nejvýše však za 24 hodin, ve výši 60 % průměrné mzdy (bod 5.5.13 KS).

U benefitů, hrazených ze sociálních nákladů došlo ke: snížení hodnoty poukázek FlexiPASS na 1 200 Kč (v období 2008–2009 byla KS dána hodnota poukázky 3 000 Kč) – bod 5.9.9 KS; změně ve výši úhrady poukázek; poukázka na stravování zůstává v hodnotě 80 Kč s tím, že 50 % hodnoty hradí zaměstnavatel (v období 2008–2009 hradil zaměstnavatel 55 %) – bod 5.2.6 KS; zrušení poukázek na stravování za práci přesčas, tato oblast je řešena v souladu se Zákoníkem práce, zaměstnancům budou vypláceny cestovní náhrady.

Ostatní benefity zůstaly ve stejné výši jako v KS 2008–2009, tj.: zásadní benefit, zaměstnanecké jízdné, zůstal zachován s tím, že výše zaměstnaneckého jízdného u zaměstnanců a důchodců – bývalých zaměstnanců je stanovena 50 Kč, u ostatních kategorií došlo k navýšení z 100 Kč na 200 Kč – bod 5.8 KS; příspěvek na dětskou rekreaci – bod 5.3 KS; penzijní připojištění – bod 5.6 KS; životní pojištění – bod 5.7 KS; příspěvek při pracovních výročích – 5.9.4 KS; příspěvek při prvním rozvázání pracovního poměru po vzniku nároku na starobní důchod – bod 5.9.5 KS; rekreace v rekreačním středisku Hlavatce.

Ve mzdové oblasti pro období 2010–2012 zaměstnavatel garantuje, že: průměrná mzda v roce 2010 nepoklesne za srovnatelných podmínek v žádné ze statisticky sledovaných kategorií, vyjma zaměstnanců se smlouvou o mzdě, pod úroveň dosaženou v předchozím roce; průměrná mzda v jednotlivých letech 2011–2012 nepoklesne za srovnatelných podmínek v žádné ze statisticky sledovaných kategorií pod úroveň dosaženou v předchozím roce; po vyhodnocení výsledků hospodaření za 1. pololetí kalendářního roku bude otevřeno kolektivní vyjednávání týkající se přílohy KS – Mzdového předpisu na rok následující (tedy oblast mezd na další rok). Ve mzdové oblasti je dále upravena dlouhodobá výkonnostní odměna, která je poskytována pro všechny kategorie zaměstnanců, vyjma smluvních mezd, která bude vyplácena ve výši 1 % z vyplácených mzdových tarifů a výkonnostních odměn za kalendářní pololetí při splnění podmínek, které jsou dány v bodu 5.7 přílohy kolektivní smlouvy.

Víme, že představa všech zúčastněných stran o obsahu kolektivní smlouvy byla rozdílná, přesto se podařilo dojít cestou kompromisů ke shodě. Kolektivní smlouva byla podepsána.

Zaměstnavatel dodržel svůj závazek daný kolektivní smlouvou a zajistil pro každého zaměstnance výtisk tohoto důležitého dokumentu. Je v zájmu zaměstnance, aby se s kolektivní smlouvou seznámil, věděl jaká práva, ale i povinnosti z ní pro něho vyplývají.

System personálních rezerv

Dopravní podnik patří mezi moderní a velké zaměstnavatele s více než 11 tisíci zaměstnanci v nejrůznějších oborech a profesích. O tyto nezvykle početné lidské zdroje pečuje personální útvar DP. Velkou pozornost přitom věnuje plánování a řízení lidských zdrojů. Dopravní podnik disponuje širokou škálou profesí, na které jsou kladeny různé nároky, od těch méně náročných až po ty nejsložitější. Proto je nutné co nejlépe odhadnout potřebu zaměstnanců pro současné i budoucí požadavky organizace.

Zuzana Cinková, oddělení Personální strategie

V dnešní době, kdy se ekonomické parametry a podmínky podnikání neustále mění, je důležité, aby organizace na změny reagovala rychle a měla k tomu připravené i své zaměstnance. Proto DP vytvořil System personálních rezerv, v rámci kterého vychovává a vzdělává své talentované zaměstnance, tzv. personální rezervy. Tento systém průběžně spravuje oddělení 500120 – Personální strategie.

Personální rezervy jsou zaměstnanci s vysokým znalostním a pracovním potenciálem, který je předurčuje k určitému profesnímu růstu. Jejich znalosti a schopnosti převyšují požadavky současného pracovního zařazení. Personálními rezervami odstraňujeme nežádoucí dopady zapříčiněné nečekaným, ale i plánovaným odchodem zaměstnance z klíčové nebo jiné důležité pozice. S ohledem na způsob vzdělávání členíme personální rezervy na následníky, perspektivní zaměstnance navržené vedoucím útvaru a vysokoškoláky. V Systemu personálních rezerv je v současné době 71 následníků, 70 zaměstnanců navržených vedoucími a 41 zaměstnanců, kteří studují VŠ s uzavřenou kvalifikační dohodou.

Následníci – jsou zaměstnanci, kteří jsou připravováni na konkrétní pracovní místo, zpravidla na klíčovou pozici obsazenou zaměstnancem, který má do 3 let nárok na důchod. Klíčové pozice jsou místa, která vyžadují vysokou úroveň znalostí, dovedností a jen těžko se dají obsadit „ze dne na den“. Na jednu klíčovou pozici lze navrhnout maximálně dva následníky.

Perspektivní zaměstnanci navržené vedoucím útvaru a vysokoškoláci – jsou zaměstnanci bez určení konkrétní následnické pozice. Tito zaměstnanci mohou najít své uplatnění při obsazení náhle uvolněného pracovního místa, kde mohou využít své znalosti, zkušenosti a schopnosti.

Za vysokoškoláky, které automaticky zařazujeme do Systemu personálních rezerv, považujeme zaměstnance, kteří mají uzavřenou kvalifikační dohodu o studiu. To znamená, že DP podporuje zaměstnance ve studiu zvoleného oboru a počítá s jeho uplatněním po úspěšném dokončení studia.

Výklad ke každému bodu kolektivní smlouvy podá nejen zaměstnavatel, ale v neposlední řadě i zástupci odborových organizací, které působí v našem podniku.

Jak se můžete stát personální rezervou i vy? Jestliže patříte mezi zaměstnance, kteří aktivně plní své pracovní úkoly, máte chuť průběžně na sobě pracovat a vzdělávat se, určitě tento fakt nezůstane bez povšimnutí vašeho nadřízeného. Přímý nadřízený může po vzájemné dohodě navrhnout právě vás do Systemu personálních rezerv.

Nominace do Systemu personálních rezerv respektuje potřeby zaměstnance a současně musí být v souladu s potřebami DP. Pro výběr zaměstnance, kterého chceme mezi personální rezervy zařadit, je rozhodujícím kritériem hodnocení jeho pracovního výkonu, plnění úkolů a cílů, neméně důležitý je i jeho celkový projev a postoj vůči DP. Důraz se klade na zmiňovaný pracovní potenciál – znalosti, dovednosti a postoje zaměstnance.

Návrhy na zařazení zaměstnanců do Systemu personálních rezerv zasílají vedoucí zaměstnanci prostřednictvím elektronického formuláře hodnocení. V případě, že ho ještě nemají k dispozici, zašlou písemný návrh, resp. žádost na zařazení vybraného zaměstnance do Systemu personálních rezerv oddělení 500120 – Personální strategie. Všechny doručené návrhy, včetně vyplněného Dotazníku pro manažera a Dotazníku pro zaměstnance, předloží oddělení 500120 Komisi pro personální rezervy.

Komise pro personální rezervy (stálá komise generálního ředitele) je sestavena z určených zaměstnanců odboru 500100 – Strategie a řízení lidských zdrojů a odboru 500400 – Výchova a vzdělávání zaměstnanců.

Do kompetence této komise patří posouzení došlých návrhů na zařazení zaměstnanců do Systemu personálních rezerv, zařazení zaměstnanců mezi následníky nebo jejich vyřazení ze Systemu personálních rezerv. Aktualizace Systemu personálních rezerv (zařazování a vyřazování) probíhá na základě výsledků hlasování komise.

V případech, kdy vzniknou určité nejasnosti a komise nezná všechny okolnosti, jsou přizváni na jednání komise další osoby. Jedná se zpravidla o vedoucího zaměstnance navrhovaného personální rezervy, který zná svého zaměstnance nejlépe. Doplnující stanovisko přizvaného vedoucího zohlední komise při svém rozhodování. Komise pro personální rezervy posuzuje i žádosti zaměstnanců, kteří žádají o umožnění studia a uzavření kvalifikační dohody o studiu.

Pro zaměstnance zařazené do Systemu personálních rezerv se připravují tzv. **Plány osobního rozvoje**. Vzdělávací a rozvojové aktivity zajišťuje odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců. Celý proces vzdělávání je detailně propracován tak, aby na jeho konci stál konkrétní člověk – konkrétní personální rezerva a pro ni připravený vzdělávací program.

Plán osobního rozvoje se vytváří na základě vzájemné spolupráce zaměstnance, manažera a vzdělávacího specialisty. Vzdělávání následníků je zaměřeno především na získávání a zdokonalování manažerských dovedností. Ostatní personální rezervy mají vzdělávací program orientovaný na prohlubování profesní specializace a rozvoj schopností, znalostí a dovedností.

System personálních rezerv je předmětem směrnice GR č. 11/2009.

Výjezdy Hasičského záchranného sboru podniku v roce 2009

Hasičský záchranný sbor DP zaznamenal v roce 2009 další nárůst počtu výjezdů, především k zásahům technického charakteru, dopravním nehodám a prověřovacími cvičením.

Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení Odborné služby HZS DP
Fotografie: HZS DP



Náladové foto z prověřovacího cvičení ve stanici Letňany.

Rok 2009 přinesl našim hasičským jednotkám celkem 541 výjezdů, tedy ještě o dva výjezdy více než rok předcházející. Mezi výjezdy byla započítávána také prověřovací cvičení, v souladu s metodikou statistického sledování událostí HZS ČR. Rozdělení výjezdů podle jednotlivých typů událostí a porovnání s předchozími roky přinášíme v tabulce.

na odpadky a požár billboardu nad benzínovou pumpou v areálu stanice metra Háje. Zejména v případech požárů eskalátorů a soupravy metra se díky pohotové reakci zaměstnanců DP a rychlému kvalifikovanému zásahu našich jednotek podařilo uchránit značné hodnoty.

Rok	2006	2007	2008	2009
Celkový počet výjezdů HZS DP	349	444	539	541
	rok 2008		rok 2009	
Typ události	počet	%	počet	%
Požáry	13	3	14	3
Dopravní nehody	17	4	25	5
Technické zásahy	213	40	220	41
Živelné pohromy	8	2	3	0,5
Únik látek	46	9	37	7
Signalizace EPS a plané poplachy	190	32	169	30
Prověřovací cvičení	52	10	70	13
Ostatní události	0	0	3	0,5
Celkem	539	100	541	100

Statistické rozdělení událostí v roce 2009 je velmi podobné jako v roce předcházejícím. Pokračoval nárůst výjezdů k technickým zásahům a dopravním nehodám a dlouhodobý pokles planých poplachů, vyvolávaných především elektrickou požární signalizací.

Jednotky HZS DP zasahovaly celkem u 14 požárů, z toho u tří požárů linkových autobusů DP, dvou požárů eskalátorů ve stanicích metra I. P. Pavlova a Jiřího z Poděbrad a jednoho požáru elektroinstalace soupravy metra 8171M ve stanici Florenc na lince B. V ostatních případech se jednalo o požáry travních porostů, košů a kontejnerů

Nejpočetnější skupinou výjezdů byly technické zásahy. Velmi často se vyjíždělo k vyproštění osob z výtahů, nejčastěji ve stanicích metra Kobylisy, Střížkov a Dejvická. Nízká spolehlivost těchto převážně nových výtahů bohužel nedělá dobré jméno Dopravnímu podniku mezi cestujícími. V několika případech ve stanici Kobylisy byla závada výtahu natolik komplikovaná, že k vyproštění osob nešlo použít rutinní postupy, a bylo nutné provádět záchranné práce, včetně použití lezecké techniky nebo poskytování kyslíku uvězněným lidem, zpravidla starším lidem a matkám s dětmi, kterým se ve stísněném prostoru udělalo nevolno.



Požár eskalátoru ve stanici I. P. Pavlova.



Záchrana zraněné osoby ve stanici Hlavní nádraží.

Mezi další časté technické zásahy patřilo nouzové zvedání nepojízdných autobusů, ochlazování tramvajových kolejnic deformovaných horkem, nasazování havarijních podvozků nepojízdným vozům metra, čerpání vody ze zatopených prostor, vyhledávání osob, které neoprávněně vstoupily do tunelů metra, a celkem pětkrát byli naši hasiči vysláni k odchytu psů zaběhnutých v metru. Ani v loňském roce nechybělo jedno vyprošťování osoby uvězněné v kabině WC, tentokrát ve stanici metra Letňany.

K velmi vážným případům z celkem 25 zásahů u dopravních nehod patřilo 12 výjezdů k pádům osob pod soupravu metra. V červenci hasiči nakolejovali vykolejenou soupravu metra na zhlaví depa Kačerov a na přelomu listopadu a prosince zasahovali u dvou vážných nehod tramvají s autobusy – na Náměstí Míru a ve Švehlově ulici.

Vysoký počet prověřovacích cvičení HZS DP je dán velkým množstvím a značnou rozmanitostí provozních objektů Dopravního podniku. Nad rámec obvyklých požárních cvičení bylo provedeno několik nočních prověřovacích cvičení s námětem vyproštění cvičné figuríny zpod tramvaje 14T nebo evakuace osob ze soupravy metra uvíznuté v některém z mezistaničních úseků bez odstupové rampy, například v tubusu Nuselského mostu. V prosinci bylo provedeno ve stanici metra Háje velké součinnostní cvičení s jednotkami HZS hl. m. Prahy a Sboru dobrovolných hasičů městské části Praha 11 s námětem požáru soupravy metra na odstavných kolejích.

K neobvyklým případům patřil pád úklidového stroje do kolejiště stanice metra Zličín v noční výluce. Naši hasiči provedli vyzvednutí vozíku zpět na nástupiště a úklid kolejiště, především likvidaci úniku kyseliny z akumulátorů vozíku. Zraněnou obsluhu vozíku převzala do péče zdravotnická záchranná služba. V jiném případě naše hasičská jednotka, vracející se v nočních hodinách na požární stanici Zličín, zpozorovala mladého muže ležícího v bezvědomí na tramvajové zastávce. Hasiči družstva směny D poskytli první pomoc, přivedli jej k vědomí a předali přivolané zdravotnické záchranné službě. Podle informací zjištěných na místě se jednalo o kardiaka v ohrožení života.

Velkou předností při řešení výše uvedených mimořádných událostí bylo, že jednotky HZS DP vyjíždějí k případům okamžitě, z nejbližší požární stanice a s použitím světelných a zvukových výstražných zařízení. Velitel zásahu hasičské jednotky má rozsáhlé pravomoci s oporou

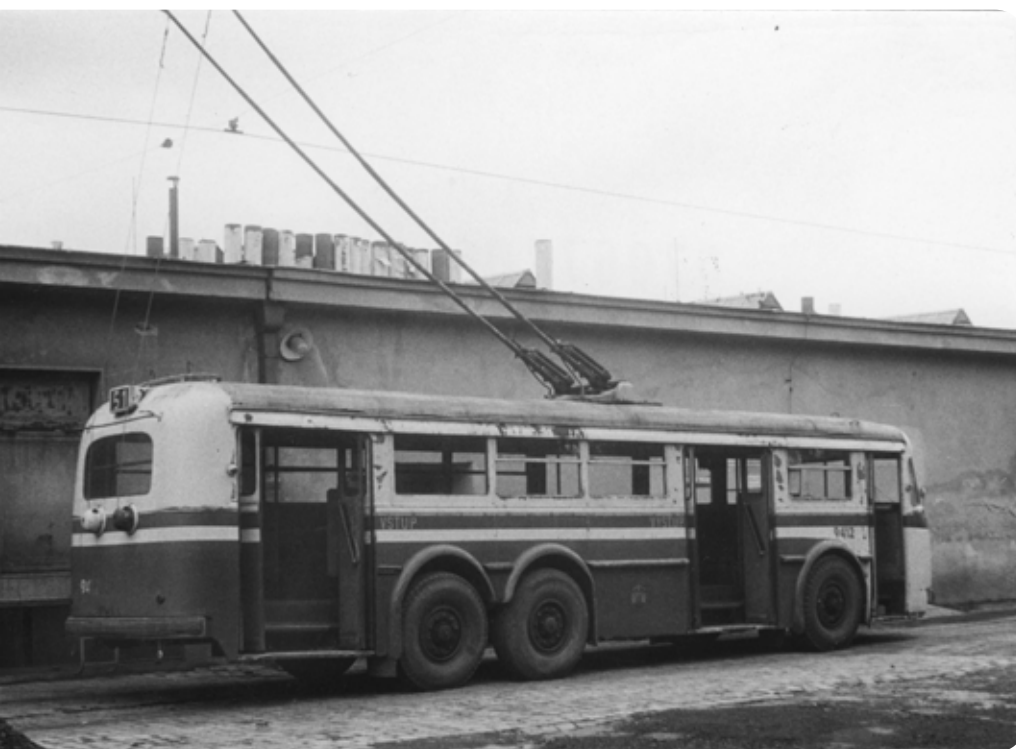


Požár odpadu na Hostivaři.



v příslušné legislativě, při nebezpečí z prodlení je oprávněn přijímat a realizovat mimořádná opatření a disponuje všemi dostupnými silami a rozmanitými technickými prostředky Hasičského záchranného sboru DP, eventuálně dalších složek integrovaného záchranného systému vyžádaných k součinnosti na místo zásahu. Díky tomu byly v loňském roce uchráněny značné materiální hodnoty, bylo opakovaně zajištěno rychlé obnovení provozu MHD, zabráněno škodám na životním prostředí, a především zachráněno několik lidských životů.

Poznámka k fotografiím: Jako doprovod ke článku jsou použity autentické fotografie z fotodokumentace zásahů HZS DP v roce 2009.



Muzejní trolejbus TATRA T400 č. 431

Výstavba trolejbusových tratí v Praze byla dokončena v první polovině padesátých let minulého století. Typickým představitelem tohoto období je trolejbus Tatra T400 č. 431, který je exponátem Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích. Protože po mnoha letech prací byla dokončena jeho rekonstrukce, připomeňme si historii tohoto vozu.

Lubomír Kysela, bývalý vedoucí střediska Muzeum MHD, vozovna Střešovice

V muzeu zachovaný trolejbus č. 431 byl dodán v roce 1953 a s cestujícími vyjel poprvé na trať v roce 1954. Na šasi z n. p. Tatra Kopřivnice byla postavena karoserie nezaměnitelného tvaru a provedení v n. p. Tatra, Praha–Smíchov, vybavená elektrickou výzbrojí ČKD Stalingrad, n. p., Praha–Vysočany. Vozy ev. čísel 394–459 (později ještě č. 462–468 z Mostu) byly označeny jako typ T 400, III. série. Lze bez nadsázky říci, že to byly právě trolejbusy Tatra, které udělaly z Prahy trolejbusový velkoprovaz. Celkem jich bylo v provozu 143 kusů. Náš, dnes muzejní trolejbus, nebyl

však zpočátku vybrán pro tyto účely. Poodhalme proto něco z jeho historie. V roce 1970 v garáži Na Valentince nebo také Smíchov proběhlo krátké jednání ohledně tří posledních jezdicích trolejbusů Tatra č. 9412, 9431 a 9443. Podnikové muzeum projevilo zájem o vůz 9412, Kroužek přátel městské dopravy si vzal vůz 9431 a poslední putoval do garáží Dejvice, kde v něm uskladnili pneumatiky. Trolejbus č. 9412 byl umístěn ve vozovně Vokovice na 30. koleji a č. 9431 později v areálu ÚD Hostivař na místě chystaného „výstavního atria“. Je smutné, že oba trolejbusy v DP tehdy překá-

Poslední rozloučení s vozem 9412 za vozovnou Vokovice. Foto: L. Kysela

žely, a proto musely být odvezeny na soukromé pozemky; náš vůz č. 9412 do Buštěhradu¹.

O deset let později byla situace již lepší, ale zpátky se podařilo získat už jen vůz č. 9431, který jsme, po vzájemné dohodě, vzali do stavu jako muzejní. Úsměvné, ale i potěšitelné bylo to, že díky tomu se uznání dočkal právě vůz, který v roce 1972 zakončil provoz trolejbusů. Do vozovny Vokovice jsme trolejbus přivlekli v roce 1987 z Čelákovic, z depozitáře NTM, kde nalezl poslední útočiště.

Některé práce spojené s rekonstrukcí a opravou trolejbusu jsme zahájili ještě ve vozovně Vokovice; dílo však bylo dokončeno až v říjnu roku 2009. Jedná se zatím o nejrozsáhlejší opravu uskutečněnou na půdě muzea, kterou nebylo možno jinak provést než po etapách. Velké přerušení práce vyvolalo třeba stěhování muzea do Střešovic a zde budování trvalé expozice.

Po celkové opravě trolejbus jezdí, ale zatím jen na 70 metrech zkušební trati 4. koleje vozovny Střešovice. Uvedení do provozu, seřízení, zkušební a zácvičné jízdy by měly být provedeny v DP Pardubice. Doufáme, že se to podaří v průběhu roku 2010. Podrobnější popis konstrukce vozu lze nalézt v „Průvodci muzeem“ z roku 2004 na stránkách 112 a 113. Tento článek, kromě údajů o trolejbusích vůbec, je zaměřen i na provedení vlastní opravy. U vozu Tatra byl typický podvozek se třemi výkvnými polonápravami, s centrální rourou a u série III se dvěma kompaudními (sérioparalelními) motory o celkovém výkonu 190 k/140 kW).

Pružnění zajišťovala tvrdší listová pera – vpředu 1 příčné a vzadu 2 podélná v kolébce. Rozměr pneu 20/13“ dával tušit, že s nimi nebude jednoduchá manipulace. Vážily až 160 kg.² Pod vozem se nacházely předřadné a derivační odpory, motor s kompresorem a dynamo namontované přímo na centrální rouře s pohonem od motorů. Trakční motory měly vlastní chlazení a ventilátory hnaly dále vzduch do předřadných sériových odporů, které byly vystaveny velkému zatížení.

¹ Trolejbus č. 9443 v garážích Dejvice byl dokonce rozřezán na několik dílů a pneumatiky se různě stěhovaly po hale.

² Také proto vybudoval Dopravní podnik velmi dobře vybavenou centrální gumárnu na Bohdalci. Tak moderní zařízení nebylo nikde jinde k vidění.

V zimě se dal proud teplého vzduchu přeměrovat do vozu, kde bývalo velmi příjemně (další odporové topnice měla průvodčí pod kasou a řidič vpředu na podlaze). Veškeré ovládací prvky elektrické výzbroje se nacházely vpředu, ve skříni nazývané „kredenc“ a byly snadno přístupné po otevření dvoukřídlých dveří. Řízení měly vozy

řízení, při dobrém způsobu jízdy nebylo obtížné volant „utočit“. A potom – jako řidiči v Praze stejně jezdili s trolejbusem pouze muži po dokončené vojenské službě, tzv. „chlapi“. To platilo i u starších typů autobusů. Ženy bylo možno spatřit toliko v pokladně vozu. Jízdní vlastnosti a stabilitu na vozovce také příznivě ovlivňovalo těžiště mezi

Pomocné elektrické obvody, napájené výkonným dynamem ve spolupráci s akumulátorovými bateriemi NIFE, fungovaly na napětí 24–27 V, hlídáním regulátorem nabíjení. Velký trvalý odběr proudu ovlivňovaly zejména stykače s pilotmotorem. Na nízké napětí bylo rovněž osvětlení vozu, ukazatelé směru, cívky válců dveří atd.



Trolejbusy na nádvoří vozovny Smíchov (Na Valentince) v roce 1970. Zanedlouho byl vůz 9412 odvezen do vozovny Vokovice, zatímco druhý vůz č. 9431 sloužil ještě 2 roky jako dílenský a nakonec jel jako úplně poslední trolejbus 15. 10. 1972. Tím byla v Praze zrušena trolejbusová doprava. Foto: J. Kocourek

poloautomatické s pilotmotorem, ovládaným pedálem jízdy a brzdy. V závěru elektrodynamické brzdy nastupovala brzda tlakovzdušná. Ta měla navíc vlastní šlapku, ovládanou levou nohou. Používala se jako nouzová, např. kdyby elektrické zařízení selhalo. Trolejbusy mohly též rekuperovat, tj. vracet proud do sítě. Stanoviště řidiče bylo navíc vybaveno velmi účinnou brzdou ruční, působící na zadní buben diferenciálu. Ačkoliv trolejbusy neměly posilovač

přední a zadní osou. Trolejbusy mohly dosáhnout rychlost až 60 km/hod; pozoruhodné bylo zrychlení a také výkon v kopcovitém terénu i s plně obsazeným vozidlem³. Tlakovzdušný výstroj s provozním tlakem 4–6,5 Atp sestávala, kromě již zmíněného kompresoru, z ventilů a dvou jímek. Tzv. hlavní jímka měla mimořádně velký objem. Dále sem patřily ovládací válce dveří a brzd všech šesti kol.

Třídveřová karoserie měla zadní dveře nástupní, střední výstupní. Byly velmi široké. Přední, úzké dveře, měl pro sebe pouze řidič a jeho prostor odděloval řetěz a závěs od cestujících. V parném létě nechávali řidiči často přední dveře otevřené. Střední a zadní dveře mohla obsluhovat průvodčí ze své pokladny, odkud

³ Kromě jediné linky do Chuchle byly všechny ostatní provozovány v kopcovitém terénu. Trolejbusy zdolávaly velká stoupání celkem hravě.



Píše se rok 1987 a na dvůr vozovny Vokovice jsme právě dotáhli vůz č. 9431 z Čelákovic. Pravda je, že na první pohled bylo znát, že pobýval mnoho let venku. Vedle v popředí stojí trolejbus Škoda 8 Tr č. 494, jehož oprava se v té době chýlila ke konci. Foto: J. Vobořil



Odvoz trolejbusu 9412 na pozemek v Buštěhradě v roce 1977. Foto: neznámý autor



Některé práce na vozidle č. 9431 jsme zahájili již v depozitáři ve vozovně Vokovice na 6. koleji vzadu. Po odplechování bylo jasné, že oprava nebude snadnou záležitostí. Foto: L. Kysela



Kromě opravy kostry vozu jsme ve Vokovicích stačili ještě provést celkovou opravu řízení, pérování a brzd. Zkušební jízdy jsme uskutečnili mezi vozovnou Vokovice a Divokou Šárkou v srpnu 1992, těsně před stěhováním muzea do Střešovic. Foto: L. Vidím



K opravě trolejbusu jsme se ve Střešovicích dostávali jen zřídkka, protože se opravovaly a rekonstruovaly především tramvaje pro jubilejní jízdy v letech 1995 a 2005. Na snímku je pokládka střešního plátna. Foto: L. Vidím

dávala řidiči pokyny bzučákem nebo méně předpisově hlučným zvoláním „dále“ za současného zabušení dvakrát kleštěmi na pultík nebo zásuvku pod ním. To bývalo tehdy, když se s parťákem dohodli, že dveře otvírá z řidičského stanoviště. Nad pultíkem pokladny měla průvodčí malou svítilničku. Konstrukce vozové skříně byla jednoduchá – svařené profily potažené plechem a střecha z dřevěných palubek krytá plátnem napuštěným fermeží. Uvnitř vozu seděli cestující na podélných sedadlech čalouněných červenou

koženkou; nad podběhy byly sedáky výše a nohy cestujících spočívaly na stupínku. Vyšší a nižší sedadla oddělovaly menší přepážky. Řidič a průvodčí seděli na manšestrovém čalounění. Celý vnitřek doplňovaly svíslé i vodorovné zadržovací tyče. Barevné provedení bylo pěkné – obložení stěn a přepážky měly trhací lak okř, dřevěné lišty kolem oken byly lakované a kování, včetně rámu oken, bylo světle šedé. Vodorovné zadržovací tyče měly černou barvu. Přední a zadní plošina a také dveře působily stroze – byly tmavohnědé. Dřevěná podlaha

s latěmi, v barvě černé, se napouštěla směsí petrolej / vyjetý převodový olej až 3 x ročně. Větrání vozu bylo náporové – šterbinami nad řidičem – a dále se mohlo spustit 9 bočních oken, vč. okna u řidiče. Tzv. „kšiltý“ nad okny vně vozu, jež vozům Tatra dodávaly „eleganční vzhled“, byly velmi praktické; umožňovaly větrat věčně přeplněné trolejbusy i za deště. Pouze se mírně spustila okna. Vnější nátěr byl červeno-krémový. Jednalo se o tradiční pražské trolejbusové odstíny, jiné než měly tramvaje a au-



Nepřerušované a intenzivní práce započaly až koncem roku 2005. Foto: J. Wimmer



Zde plechování, montáž podběhů a blatníků. Foto: J. Wimmer



Trolejbus je kompletní a připravený do laku. Foto: J. Horský



Dobře opravená elektrická výzbroj ve stykačové skříně, tzv. „kredenci“. Foto: J. Gottwald



Po opravě působí vnitřek vozu velmi pěkně. Foto: J. Horský



Pohled na řidičské stanoviště. Foto: J. Horský

tobusy. Zvláštní bylo také provedení pruhů na vozidlech. Doplnková barva (vč. střechy a sběračů) se používala tmavošedá a dále černá – spodek vozu a schody. Střední dělicí lišta vodorovná měla stříbrný nátěr s pruhy, provedení karmínovou červení. Nezvykle dlouhé „kladky“ (sběrače se smykadlem) umožňovaly trolejbusům Tatra vychýlit se bezpečně od osy troleje až o 4,5 metru. Během provozu nevykazovaly trolejbusy žádné poruchy. Avšak s ohledem na velké množství ujetých kilometrů a věčné přepřehování cestujícími (bylo i mnoho takových, kteří si v nich v životě nesedli), se prováděly častější revize a celkové opravy, včetně nátěrů. Údržba byla nejen na Bohdalci v nových garážích, ale také na Smíchově (Na Valentince), v Libni (Na Švábkách) a v Košířích, ve staré vozovně. Zde se jednalo o údržbu těžkou, včetně podvozku a motoru. Pro nový lak si jezdily trolejbusy do garáží Dejvice. Došlo i k různým provozním úpravám. Nedlouho po uvedení vozů do provozu bylo doplněno na strop osvětlení na 500 V a s tím související kabelové korytko. Průvodčí požadovaly více soukromí, proto pod pultíkem na peníze

přibyl i plechový kryt. Na počátku 60. let minulého století došlo k přeznačení všech jezdících trolejbusů na řadu 9000. Náš vůz měl ev. číslo 9431. Aby se sjednotily tzv. sekané linkové orientace s autobusy, montovaly se na střechy trolejbusů vpředu i vzadu nové, širší budníky. Po dokončení mimořádně rozsáhlé rekonstrukce a opravy jsme našemu muzejnímu trolejbusu vrátili původní vzhled i se všemi doplňky. Ponechány jsou pouze ranné provozní úpravy z let 1954 a 1955. Krásně provedený lak naše úsilí umocňuje. Vozu je vráceno i původní číslo 431. Je slušné uvést na závěr pracovníky, kteří se na opravě vozidla podíleli. Ve vozovně Vokovice jsme práci zahájili se zámečnickem J. Vobořilem a V. Smolíkovou, truhlářkou (oba přešli následně k provozu jako řidiči tramvaje), za pomoci brigádníků ing. Kuteva, J. Nováčka a J. Vericha. V opravě kostry, schodů a dveří jsme pak pokračovali s novým pracovníkem – zámečnickem p. L. Vidím a brigádníci již ve Střešovicích dokončili opravu střechy a stropu, vč. el. rozvodu. Když jsme se k opravě trolejbusu vrátili, velmi nám pomohla činnost kvalifikovaných řemeslníků z opravy

tramvají v Hostivaři (OZT). Zprvu na voze pracoval L. Robauš, ale větší část karosářských prací odvedl mistr svého oboru p. V. Polreich, který plechoval celou dolní část vozu vč. montáže podběhů a blatníků. Na to navázali mistři elektrikářští – pánové Hlaváček a Medřický. Položili silno i slaboproudou kabeláž a provedli zapojení veškeré elektroinstalace ve voze. Ostatní práce (rozvod tlakového vzduchu a různé doplňky) jsou dílem mých kolegů – L. Vidíma a brigádníků J. Nováčka a R. Štěcha. Prováděcí schéma elektrické výzbroje nakreslil a dohled nad opravou, a montáží elektrických zařízení vůbec, se ujal p. J. Verich. Obzvláštní poděkování patří p. J. Gottwaldovi, který se mnou spolupracoval po 3 roky – při montáži výstroje do vozu, při práci na horní polovině vozu, vč. kompletního vnitřku a vůbec přípravě do laku i dokončení po něm. Uznání patří i lakýrníkům z OZT Hostivař, kteří se ujali náročných prací v srpnu 2009. Trolejbus se lakoval v samostatném boxu opraven BUS. Na voze pracovalo několik lakýrníků na čele s lakýrnickým mistrem Vávrou. Závěrečné práce jsme pak dokončili v následujících měsících.



Dokončený trolejbus Tatra v září 2009. Foto: J. Arazim





Koncepce, generely, studie a územní plány – sny a realita

V závěru roku 2009 byl veřejnosti představen koncept nového územního plánu hlavního města Prahy. Jeho důležitou součástí jsou i neaktuálnější představy o rozvoji sítě městské hromadné dopravy. Pro mnohé je zcela jistě překvapující nebývale bohatá představa o možném rozvoji tramvajové dopravy. Proti stávajícímu platnému územnímu plánu by měla být úloha tramvajů výrazně důležitější. Naskytá se ale logicky otázka. Rozšíří se síť pražských tramvajů opravdu, nebo nám opět zůstanou jen „čáry na mapě“? V minulosti tak tomu bylo už mnohokrát. Připomeňme si některé vize o tramvajové dopravě z let minulých.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Od dob, co MHD v Praze provozuje městský dopravní podnik, osudy tramvajové dopravy provázejí různé představy o jejím dalším možném rozvoji. Protože se jedná o téma velmi bohaté, podívejme se stručně alespoň na mladší dobu naší historie – na období, kdy se mezi

prostředky městské dopravy v našem hlavním městě zařadilo metro. Jaká měla být úloha tramvajů a kde mělo město v úmyslu stavět tramvajové tratě?

Metro všespasitelné

Po Investiční studii z roku 1965, která

předpokládala výstavbu systému podpovrchové tramvaje a tedy i odpovídající rozvoj tramvajových tratí především v okrajových částech města s novou bytovou výstavbou (ale současně zánik povrchových tratí v centru a některých dalších částech města, například na Vinohradech, na celém Žižkově a také v Michli a Záběhlicích), přinesla první studie přepracovávanou zásadně celou koncepci městské hromadné dopravy v Praze trend zcela opačný. Výhledový stav tramvajové sítě – tehdy uvažovaný v roce 2000 – byl naznačen už na straně 2 studie: „likvidovat veškerou tramvajovou dopravu na celém území města“. Studie řešení městské hromadné dopravy v Praze z roku 1969 předpokládala v závislosti na výstavbě metra postupnou plošnou likvidaci tramvajové sítě v celé Praze a její nahrazení sítí metra a autobusů. Jen zpočátku se uvažovalo stále o dílčí výstavbě tramvajových tratí na některá sídliště například na Pankrác I, Modřany, Černý Most a Ďáblice, přestože ve výhledu měly být zrušeny. Výhledová síť metra byla tehdy charakterizována třemi základními tratěmi, které se ve vybraných stanicích většinou, přičemž existovala ještě krátká čtvrtá trať D (Karlovo náměstí – Jiřího z Poděbrad) umožňující variabilnější

linkové vedení s menším množstvím přestupů. Samotné hledání ideální polohy pro trať metra D (a tedy hledání výsledné sítě metra) je tématem na samostatný článek. V dočasné tramvajové síti se uvažovalo ještě s dílčími traťovými drobnostmi, jako například s přímým kolejovým propojením náměstí Republiky s nádražím Praha střed (dnešním Masarykovým) ulicí V Celnici. Při zahájení provozu na první trati metra se s likvidací tramvajové dopravy v souladu s touto studií vskutku začalo, a to v Pankrácké oblasti. Rozdíl byl jen v tom, že se nepostavila původně uvažovaná trať na sídliště Pankrác I. Dnes už z historie víme, že ani velkoryse pojatá síť metra nebyla v původně zamyšlené podobě v tehdejší výhledu (tj. do roku 2000) uskutečněna a naštěstí se neuskutečnila ani plošná likvidace tramvajové dopravy. Přesto i koncepční materiály ze sedmdesátých let se k tramvajové dopravě chovaly mírně řečeno macešsky.

Tramvaje na milost?

Významným materiálem se stal Generel rozvoje dopravního systému MHD na léta 1980–1990, dokončený v roce 1978, jehož návrh se objevil už o rok dříve – tehdy vymezený léty 1976–1990. V té době už bylo zřejmé, že výstavba metra zdaleka nebude probíhat tak rychle, jak to vypadalo v době, kdy se o pražském metru rozhodovalo. Bylo zřejmé, že metro je příliš velkou investicí, a tak se o jakémsi výhledu, ve kterém pro tramvaje nebylo místo, přestalo hovořit. Přesto, krok za krokem, vše směřovalo k postupné likvidaci tramvajů vlastně podle původní koncepce z roku 1969. V roce 1986 už měla být zlikvidována tramvajová doprava v celém centru Prahy a na Vinohradech. V centru měla být zachována jen trať v Ječné ulici s návazností do Francouzské (bez dnešní Korunní) a trať od Žižkova měla končit smyčkou na nynějším Senovážném náměstí. Alternativně se uvažovalo, že v té době budou na pravém břehu Vltavy zrušeny tratě v Bělehradské, na Spořilov a celá Hostivařská větev. Na levém břehu měly zaniknout všechny tratě jižně od Plzeňské a trať v Chotkově ulici. Jak známo, o zachování poslední jmenované se v roce 1978 rozhodlo prakticky několik dní před jejím zrušením. Ale mělo se nejen likvidovat, ale také stavět. V návrhu tramvajové sítě měly do roku 1986 přibýt ze zásadních staveb (pomineme lokální přeložky

a budování obratišť) především trať v Trojské (v té době už byla ve značné fázi přípravy jako rychlá náhrada zrušené tratě v Holešovičkách), trať Ohrada – Kalininova (neuskutečnila se, protože se upustilo od plošné přestavby Žižkova), trať Motol – Sídliště Řepy, trať Braník – Sídliště Modřany, trať Modřany – Komořany (plánována na rok 1986, dodnes neuskutečněna). V rámci přestavby tramvajové sítě na tzv. okružně-radiální síť byly navrženy také významné tratě Ohrada – Palmovka a trať Řepy – Bílá Hora, kterou měl být „okruh“ dovršen v roce 1988. V generelu z roku 1978 můžeme číst i odvážné a dodnes platné tvrzení: „Tramvajová trakce je příznivější z hlediska zachování přiměřené kvality životního prostředí (ovzduší není znečišťováno exhalacemi, na stavebně kvalitní trati není překročena mez hlučnosti).“ A to ještě v té době nikdo netušil, že se zimou 1978/1979 přijde energetická krize.

Z období projednávání generelu nemůžeme pominout v té době poměrně převratné prohlášení zástupců Federálního ministerstva dopravy na poradě o rozvoji tramvajové dopravy v Praze 1. září 1979, že „zkušenosti např. ze SSSR ukazují, že není na závadu i paralelní vedení povrchové a podpovrchové dopravy.“

I generel z roku 1978 měl jakýsi výhled, definovaný především období tzv. deváté pětiletky vymezené léty 1991–1995. V té době se počítala významnější bytová výstavba na východě a jihovýchodě Prahy, a tak se objevily i smělé návrhy na stavbu dalších tramvajových tratí Hostivař – Uhřetíněves, končící ale až východně od Kolovrat, která měla být hotova v roce 1989. Dále existovaly velkoryse pojaté plány výstavby tratí ÚD Hostivař – Štěrboholy – Nová Dubeč – Běchovice – Újezd nad Lesy – Nová Sibřina, dále prodloužení z Černého Mostu na sídliště Černý Most II (Černým Mostem tehdy byla míněna dnešní konečná Lehovec), a trať Liboc – Ďábina – Nové Letiště. Vše v deváté pětiletce.

Skutečný rozvoj nebo faktická stagnace?

V dalších letech se už o tratích do Uhřetína, Nové Sibřiny, ale i z Ďábiny na Letiště přestalo mluvit. Na téma rozvoje tramvajové dopravy byla vypracována celá řada dalších koncepčních materiálů či jejich návrhů – například Komplexní studie hromadné dopravy v Praze (duben 1982), Usnesení rady NVP č. 249 z 24. 8. 1982

k dílčím výsledkům Komplexní studie, které schválilo koncepci kolejové dopravy na další léta, Generel dopravy hlavního města Prahy do roku 2000 (1984), Generel DP-Elektrické dráhy, k. p. do roku 2000 (leden 1985) a další. V těchto materiálech se víceméně pracovalo se stále stejnou skupinou tramvajových tratí, jen se neustále manipulovalo s termíny jejich realizace. Jak se blížily původně uvažované termíny, uskutečnění se s oblibou neustále oddalovalo: trať Motol – Řepy se uskutečnila proti prvnímu generelu se zpožděním 5 let, trať Ohrada – Palmovka o 6 let později, trať Braník – Sídliště Modřany měla zpoždění 13 roků, trať Hlubočepy – Barrandov měla 10 roků zpoždění proti původním představám. Zbývající tratě se z různých důvodů neuskutečnily: Modřany – Komořany, Bílá Hora – Řepy, Vokovice – Ďábina, Černý Most I – Černý Most II, Sídliště Modřany – Libuš a Ohrada – Kalininova. V osmdesátých letech měla prioritu bytová výstavba, praktické dopravní potřeby sídlišť se obvykle řešily „operativně“ dodatečně, zpravidla dlouhodobě či trvale autobusovou dopravou. Posledními koncepčními materiály socialistického období se stala rozsáhlá Komplexní studie výhledového řešení hromadné dopravy v Praze vypracovaná v roce 1988 a na ni navazující Srovnávací studie variant kolejové sítě MHD. Kromě již několikrát zmíněných tratí se v ní zvažovala téměř padesátka dalších návrhů na stavbu zajímavých tramvajových tratí – například ÚD Hostivař – Dolní Počernice, Podbaba – Suchdol, Motol – Vypich, Vypich – Petřiny, Libeň – Prosek – Kbely / Čakovice, Koh-i-noor – Chodovská, Kobylisy – Bohnice, Pankrác – Nemocnice Krč – Nové Dvory – Libuš a mnoho dalších.

Nová doba, staré sliby?

Další souhrnná představa o rozvoji tramvajové sítě byla prezentována v dubnu 1995 tzv. Katalogem rozvoje sítě tramvajových tratí v hlavním městě Praze, který zahrnoval tři skupiny tratí. První skupina 12 tratí se tehdy považovala téměř za „hotovou věc“ a podle dalších koncepčních materiálů Dopravního podniku se předpokládala jejich výstavba do roku 2004. Jejich přehled asi stojí za zmínku: 1) Braník – Sídliště Modřany (v té době těsně před zahájením provozu v květnu 1995), Sídliště Modřany – Sídliště Libuš (termín 1996, na konečné v Modřanech už byly vloženy výhybky →

a křížení – nerealizováno...), Laurová – Radlická (předpokládaná realizace 1996–1997, skutečnost 2008...), Hlubočepy – Barrandov – Holyně (předpoklad 1996–1998, skutečnost 2003, ale jen část na Barrandov), Bílá Hora – Řepy (předpoklad 1997–1999, nerealizováno), Divoká Šárka – Dědina (předpoklad 1997–1998, nerealizováno), Podbaba – Podbaba zastávka ČD (předpoklad 1998, nerealizováno), Masarykovo nádraží – Florenc (obnovení tratě zrušené v roce 1983, předpoklad realizace 1998, dodnes neuskutečněno), Kobylisy – Bohnice (předpoklad realizace 1997–2002, neuskutečněno), Pankrác – Budějovická – Zelený Pruh (1998–2000, neuskutečněno), Budějovická – Dvorce – Zličov (včetně nového mostu, 1999–2002, nerealizováno). Druhou skupinu Katalogu tvořilo šest tratí studijně prověřovaných, mezi nimi například trať Počernickou ulicí na sídliště Malešice, (o které se poprvé mluvilo v roce 1965 a jejíž realizaci přes půl století stále brání káranský vodovod...) či tramvajová trať v horní části Václavského náměstí. Žádná z tratí studijně prověřované skupiny nebyla realizována, stejně tak jako některá ze třetí skupiny tratí – ná-

mětů na prověření v rámci výhledové dostavby tramvajové sítě. Katalog se později několikrát aktualizoval a z původně navržených tratí se realizoval zlomek. Od té doby se objevila celá řada dalších návrhů a studií jednotlivých tramvajových tratí, ale stále všechny zůstávají jen těmi čarami na mapách. Celé desítky let se objevují některé návrhy opakovaně. Ať už nebyly na realizaci peníze, nebo ze stavby sešlo pro nepochopitelný nesouhlas městských částí, je to rozhodně škoda. Kdyby se původní představy dodržely, mohli jsme se klidně už 13 roků vozit tramvají na sídliště Dědina (místo historicky přežitého ukončení u Divoké Šárky), stejně jako před 22 lety mohlo být hotovo „zaokruhování“ tramvajové sítě v Řepích. Představy o budoucnosti. Jsou reálné? V závěru roku 2009 se tedy objevil koncept nového územního plánu, který obsahuje 34 (!) návrhů možného rozšíření tramvajové sítě. Přináší celou řadu mimořádných novinek, které by významně změnily k lepšímu systém tramvajové dopravy. Jsou mezi nimi například tratě na sídliště Jižní Město, nové tratě v holešovické a žižkovsko-

malešické oblasti, tratě v oblasti Hostivaře a Štěrbohol, s územní rezervou se uvažuje například pro tratě Dejvice – Troja. Bez zajímavosti nejsou ani návrhy tratí Želivského – Eden a Eden – Bohdalec – Chodovská. Ale upřímně řečeno – nic nového pod sluncem. Potřebu spojení Želivského – Eden cítili už naši předkové v roce 1931, ale jeho schválená stavba byla odložena a zřejmě nebyl světové války, už by se tudy zřejmě jezdilo... K tratím navrženým v konceptu územního plánu se zřejmě na stránkách DP KONTAKTu vrátíme. Tentokrát jsme chtěli jen připomenout, že o některých navržených tratích mluvíme už desítky let a... stále nic. Metro všude nedosáhne, je investičně mnohem náročnější než tramvaj. Věřme tedy, že i ty nejnovější „čáry na mapě“ konceptu územního plánu se začnou zhmotňovat ve skutečné koleje se skutečnými tramvajemi a nezůstane, jako už tolikrát v minulosti, jen u snů.

Podrobnější informace o konceptu územního plánu hl. m. Prahy najdete na internetové adrese www.uppraha.cz.



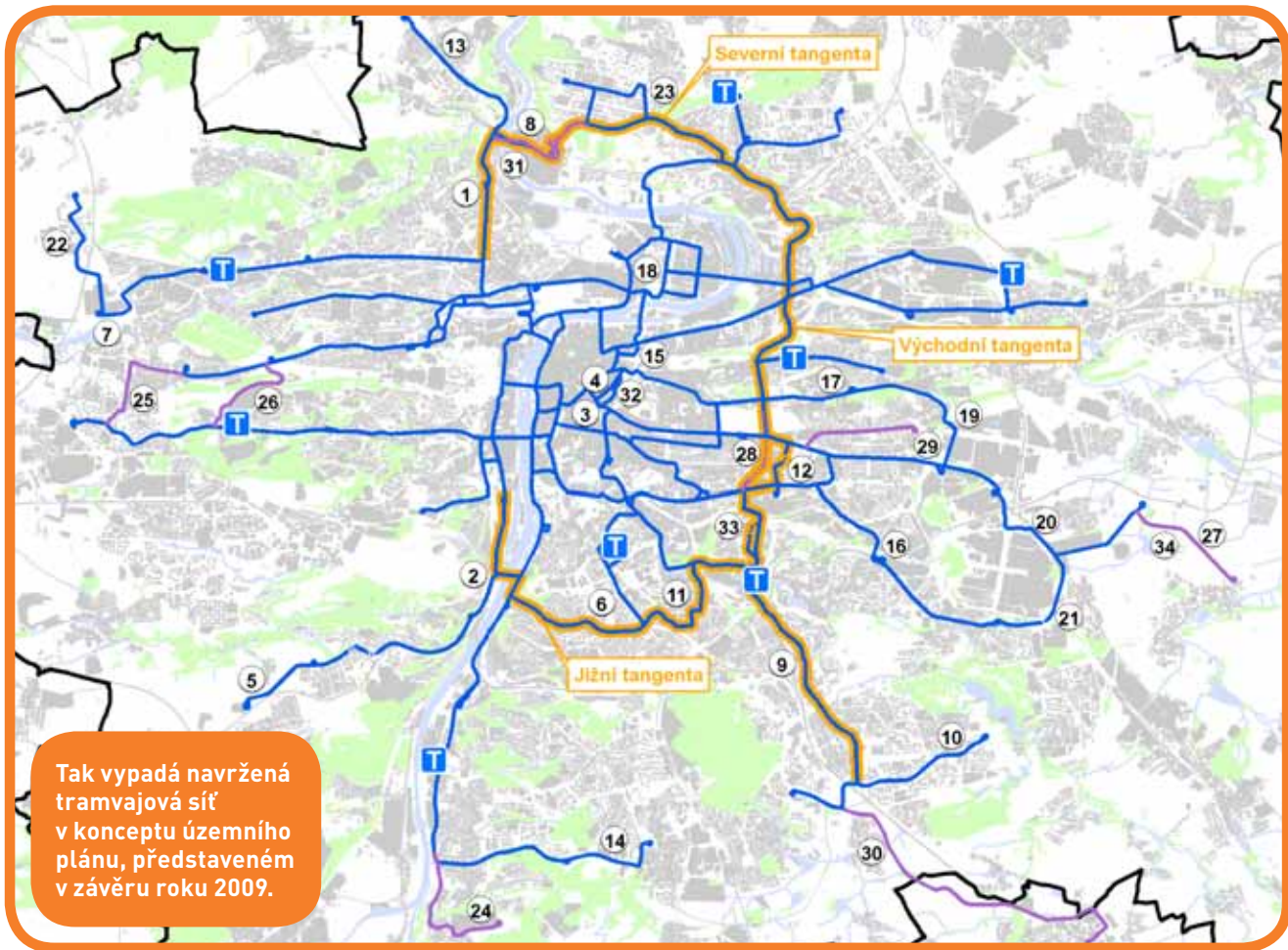
Den s vedoucím staveb

Do staveb sloužících k rozvoji pražské hromadné dopravy se každoročně investují nemalé prostředky. Ovšem mít předběžně přislíbené financování ještě neznamená dokázat něco postavit. Od projednání přípravných fází jednotlivých projektů, ve většině případech velmi složitých, a následnému přidělení finančního krytí (dotace či vlastní zdroje), k prvnímu zakousnutí rypadla do země vede dlouhá cesta. Ani v momentě zahájení stavby není ovšem vyhráno a zajištěna úspěšná realizace. Nad sebemenším investičním projektem proto vždy musí někdo dozorovat.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Oddělení Stavby, jemuž velí Ing. Milan Zadina, je součástí odboru Investice a tak by se zdálo, že jeho vedoucí je především ekonomem. Ing. Zadina, podobně jako jeho kolegové specializující se na strojní investice, musí být schopen porozumět a komplexně vést všechny stavební investiční projekty, k nimž v rámci DP dochází, a proto je především stavařem s částečnými právními a ekonomickými znalostmi. Ing. Zadina řídí devět pracovníků – projektových manažerů přidělených k jednotlivým projektům. „Moje práce po mně nevyžaduje být pouze na stavbě a účastnit se dílčích jednání jako opora svým spolupracovníkům, často také projednávám komplikované smluvní vztahy s dodavateli a obstaravateli za podpory dotčených jednotek a odborů DP. Dále komplexně supervizuji investiční projekty, podílím se na plánování a přípravě dalších investičních záměrů do budoucna, plus řídím další nezbytné činnosti oddělení staveb,“ popisuje Ing. Zadina. Zatímco tedy projektoví manažeré především řídí jednotlivé stavby ve spolupráci s obstaravatelem, Ing. Zadina má na starosti klíčová jednání se smluvními stranami, tak aby byly projekty dokončeny v termínu a v rámci přiděleného rozpočtu. Jak poznamenává Ing. Zadina: „Ke každé složitější stavbě se váže velké množství administrativních a právních úkonů, jako jsou: projektová fáze, získání územního rozhodnutí včetně nabytí právní moci, stavební povolení včetně nabytí právní moci, výběr zhotovitele, změnová řízení a vše je završeno získáním kolaudačního rozhodnutí.“ Proto je nutné mít povědomí o procesech, které probíhají či budou bezprostředně následovat a maximálně využít čas, který tento administrativní koloběh poskytuje. „Je třeba mít všechny termíny pod kontrolou, správně komunikovat s jednotlivými jednotkami a odbory DP, které jsou naší oporou. Například v podmínkách pro udělení dotace je vždy specifikovaná doba zahájení a termín dokončení projektu. Jejím nedodržení by mohlo vést až ke krajnímu případu, a to nutnosti vrácení přidělené dotace.“ Jak už jsme zmínili, člověk na pozici vedoucího oddělení staveb musí být především stavařem. Je sice spolu s dotčenými jednotkami a obstaravatelem zodpovědný za přípravu projektu, jeho hlavní činností je realizace. „Naším hlavním úkolem je sledování toku finančních prostředků. Během realizace navíc dochází ke stovkám nepředvídatelných změn vyvolaných různými aspekty, u nichž je naší snahou minimalizovat finanční a časový dopad,“ líčí Ing. Zadina. Sebegeniálnější projektant ani obstaravatel není vždy schopen přesně odhadnout, co na stavitele v te-

rénu čeká, a tyto změny musí být v rámci DP projednány a odsouhlaseny včetně případných dopadů na realizaci stavby. V současné době je největším projektem spadajícím do kompetence Ing. Zadiny prodloužení metra V.A. (Dejvická – Motol). Koncem minulého roku byla podepsána smlouva se zhotovitelem stavební části. Následně by měl být v průběhu tohoto roku vybrán zhotovitel technologické části. „Rok 2010 bude ve znamení přípravné fáze – budování zařízení stavenišť, přeložek a příprava cest a montážního zázemí pro razicí stroje,“ rozebírá Ing. Zadina. Tento mladý manažer, který je u podniku teprve od října minulého roku, nemohl dostat lepší příležitost k prokázání svých dosa- vadních zkušeností. První fáze prodloužení zahrnující čtyři nové stanice bude stát kolem 18,8 miliard korun. „Největší část financí obsáhne stavební část a zbytek technologie,“ uvádí Ing. Zadina. Do technologií přitom spadají složité technologické celky, kterých si běžný uživatel ani nevšimne, či dokonce které podléhají přísnému utajení. „Ze stavební části bude nejdražší ražba,“ vrací se Ing. Zadina k nejdražší položce stavby metra. Používat se při ní budou nejmodernější stroje TBM – v současnosti nejšetrnější způsob ražby. Dopravní podnik i město v podobných situacích poslední dobou čelí mnohým dotazům a připomínkám vlastníků nemovitostí, pod nimiž má metro vést. „Pracujeme do hloubky až kolem třiceti metrů s minimalizací poklesu povrchových vrstev,“ uvádí na pravou míru obavy majitelů Ing. Zadina. Přesto je péče o nemovitosti v soukromém vlastnictví nezanedbatelnou položkou v rozpočtu této stavby. Takzvaná pasportizace znamená, že domy, které projektant vytypoval jako potenciálně dotčené, se pečlivě zdokumentují a posléze se porovnává jejich stav před stavbou a po ní. „Experti Kloknerova ústavu procházejí několik stovek nemovitostí,“ upřesňuje tento obrázek Ing. Zadina. Provést toto zdokumentování je nezbytně nutné z důvodu, že ne vždy je hněv majitelů a požadavky na opravy jejich objektů oprávněné. V minulosti se stávalo, že leckterí lidé uvažovali o tom, že si nechají při příležitosti výstavby metra zrekonstruovat celý dům, a toto není možné dopustit. Pasportizace je však jen kapkou v oceánu činností souvisejících se stavbou metra. Neustále musí probíhat detailní geomonitoring, hydromonitoring, trasa si také vynucuje přeložky sítí... Nic nesmí dodavatele, obstaravatele, projektové manažery ani jejich vedoucího překvapit. Vedle stavby metra probíhají další významné projekty →



Tak vypadá navržená tramvajová síť v konceptu územního plánu, představeném v závěru roku 2009.

podstatně ovlivňující chod metropole. Jsou to např. rekonstrukce stanice Národní třída ve spojitosti s výstavbou Copa Centra Národní včetně vybudování bezbariérového přístupu této stanice z ulice M. Rettigové, rekonstrukce tramvajové trati na ulici Plzeňská (zhruba šestikilometrový úsek bude kompletně obnoven), tramvajová trať Podbaba v návaznosti na budoucí prodloužení tramvajové trati

do Suchdola a mnoho dalších současných nebo plánovaných projektů. Podíváme-li se na stůl Ing. Zadiny, spatříme pět hustě popsaných papírů formátu A3 s běžícími a připravovanými investičními akcemi. Pravda, část z nich tvoří i strojní investice nespádající do jeho kompetence, přesto se však musíme obdivovat schopnosti zvládnout řízení a koordinaci těchto projektů.

Střední průmyslová škola dopravní, a. s. v 1. pololetí školního roku 2009/2010



Text a foto: SPŠD, a. s.

Ocenění „Učeň roku 2009“ pro žáky SPŠD, a. s.

21. října 2010 byli ve Frýdlantském salonku Senátu Parlamentu České republiky vyznamenáni oceněním „Učeň roku 2009“ žáci z celé republiky. Mezi vybranými uční byli i dva žáci Střední průmyslové školy dopravní, a. s. Vyznamenání z rukou místopředsedy Senátu PCR MUDr. Přemysla Sobotky obdrželi – aranžérka Lucie Smolíková ze třídy R3A, automechanik Tomáš Kulhawik ze třídy A3A. Ocenění získali za vynikající prospěch a mimořádné výsledky v praktickém vzdělávání.

Návštěva Bruselu

Začátkem listopadu 2009 se třicetičlenná skupina žáků a učitelů ze školy v Moravské zúčastnila zájezdu do Bruselu. Chtěli poznat místa spojená s činností Evropské unie. Jejich program byl nabitý. Obdivovali historické památky Bruselu, prohlédli si Antverpy, druhé největší belgické město a zároveň i druhý největší evropský přístav. Navštívili sídlo Evropské komise a besedovali tam v sále, kde zasedají evropští

komisaři. Poobědvali v tamější jídelně a vydali se i do Evropského parlamentu, kde zhlédli záznam vystoupení Václava Havla u příležitosti 20. výročí pádu Berlínské zdi. Sledovali také zasedání europoslanců v jednacím sále Evropského parlamentu. Celá akce byla financována ze zdrojů EU.

Stáž žáků v Hamburku

Partnerství se školou G 18 vyústilo ve školním roce 2009/2010 v zajištění třítydenní stáže pro 6 žáků SPŠD, a. s. v Hamburku a následně v realizaci stáže pro 12 žáků z Hamburku v Praze. Náplní společného projektu v rámci programu výměnných stáží Tandem byla realizace (návrh, sestavení, oživení a programové vybavení) dvou plně funkčních meteostanic připojených na internet a umístěných v obou zúčastněných školách v Hamburku a v Praze. Výsledky měření budou žáci vyhodnocovat, porovnávat a zpřístupňovat veřejnosti. Společná práce na projektu přinesla žákům zkušenosti v různých každodenních životních situacích jak doma, tak i v neznámém prostředí a zlepšila jejich kulturní, jazykové i sociální znalosti a přispěla k upevnění jejich sebevědomí.

Lýžování v Rakousku

Studenti SPŠD, a. s. v Praze-Motole navštívili ve dnech 18. 12. – 21. 12. 2009 lyžařskou oblast Zetttersfeld a Hochstein v Lienzkých Dolomitech v Rakousku. První lyžařský den jsme strávili v lyžařské oblasti Zetttersfeld, který je vhodný pro začátečníky i středně zdatné lyžaře a snowboardisty. Studenti zprvu lyžovali pod vedením lyžařského instruktora p. Březiny a posléze byli rozděleni do skupinek podle svých schopností a využívali jak modré, červené i černé sjezdovky. Počasí bylo sice mrazivé, ale slunečné, sjezdovky byly perfektně upravované a před Vánoce téměř prázdné. Celý pobyt proběhl podle předem naplánovaného programu. Zájezdu se zúčastnili studenti z různých tříd a oborů, což přispělo k jejich lepšímu vzájemnému poznání.

Důchodová problematika Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti

Helena Bajerová

Je možné shrnout alespoň částečně novelu důchodového zákona – změny od 1. 1. 2010?

V souvislosti s novelou důchodového zákona č. 306/2008 Sb., seznámím čtenáře DP KONTAKTu alespoň s některými

změnami – samozřejmě, že nikoliv ve většině případů pro budoucí poživitele důchodů – příznivými.

- Náhradní dobou pojištění přestává být denní studium na střední škole, vyšší odborné škole nebo vysoké škole. Tato věta vyděsila většinu těch, kterým se novela důchodového

zákona dostala do rukou. Upozorňuji, že se toto týká pouze těch, kteří začnou studovat od 1. 1. 2010 na výše uvedených školách, tedy našich dětí, ne-li vnoučat. Kdo studoval před tímto termínem, bude mu studium započteno do pojištěné doby tak jako dosud – tedy studium do 18 roků plně, od 18. roku věku maxim. 6 roků, a to z 80 %.

- Změna podmínek nároku na přiznání starobního důchodu – dosud platilo pro získání nároku na starobní důchod – důchodový věk a min. 25 roků pojištění. Nově se potřebná doba pojištění postupně prodlužuje až na 35 let. V roce 2010 – 26 let, v roce 2011 – 27 let, v roce 2012 – 28 let atd., v roce 2017 – 34 let a po roce 2018 – 35 let pojištění.
- Zprísňují se též podmínky nároku na tzv. poměrný starobní důchod, kdy dle dosavadní úpravy bylo třeba dosáhnout věku 65 let a potřebné doby pojištění alespoň 15 let. Nově dochází k postupnému navýšení potřebného věku i doby pojištění v závislosti na kalendářním roce dosažení potřebného věku. Potřebný věk 65 roků přestává být od 1. 1. 2010 jednotný.
- Pokud jde o předčasný starobní důchod, zůstává i nadále zachována podmínka odchodu až o 3 roky dříve. U osob, jejichž důchodový věk činí min. 63 roků a více (např. muž narozený 1953 a později), bude možné odejít do důchodu již v 60 letech. U osob, jejichž důchodový věk činí např. 65 let – tedy muži narození v roce 1965 a později nebo bezdětné ženy narozené 1965 a později, může doba předčasnosti činit nově až 5 roků.
- U pojištěnců, kteří se narodili po roce 1968, činí důchodový věk: u mužů – 65 let; u žen – 62 let (pokud vychovaly alespoň 4 děti), 63 let (pokud vychovaly 3 děti), 64 let (pokud

vychovaly 2 děti), 65 let (ženy bezdětné).

- Od 1. 1. 2010 je možná výdělečná činnost při současném pobírání důchodu nejen v pracovním poměru na dobu určitou, ale i v pracovním poměru na dobu neurčitou. Při pobírání starobního důchodu a současně výdělečné činnosti se navyšuje starobní důchod za každých 360 dnů výdělečné činnosti 0,4 % výpočtového základu (nikoli důchodu), což v průměru činí cca 30–80 Kč. Toto zvýšení náleží až po 2 letech nepřetržitého výkonu výdělečné činnosti. Toto zvýšení náleží i v případě, že po 360 dnech je výdělečná činnost ukončena. Zvýšení důchodů bude prováděno pouze na žádost důchodce na příslušné správě sociálního zabezpečení (PSSZ, OSSZ).
- Dalším způsobem navyšování důchodu při jeho současném pobírání je možnost, že si lze nechat vyplácet pouze jednu polovinu důchodu (rozumí se polovina procentní výměry i polovina pevné částky). Důchod je pak navyšován za každých 180 kalendářních dnů výdělečné činnosti o 1,5 % výpočtového základu (při průměrném důchodu o cca 200 Kč /měsíc), za 360 dnů činí navýšení 3 %, tj. cca 400 Kč /měsíc. Tato možnost se mi jeví jako méně výhodná, neboť např. při důchodu 12 000 Kč /měsíc se dobrovolně vzdám 6 000 Kč měsíčně, tedy 72 000 Kč za rok jenom proto, že pak budu mít důchod navýšen o cca 400 Kč /měsíc – návratnost za 15 roků.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, směrujte na e-mail:

Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefonní číslo 724 237 528.

Kulturní tipy

Když se únor zvolna překlání k březnu, většinou už bývají ve vzduchu cítit stopy jara a s tím zpravidla i nová energie a probuzení po „zimním spánku“. Divadla, kina a koncertní prostory však tak hlubokým spánkem netrpí. Do kin se chystá remake jedné z klasických hororových látek, Divadlo na Zábřadlí uvede na scénu legendární postavu krále Ubu a ani hudbymilovní nepřijdou zkrátka.

kino

Vlkodlak



V režii Joe Johnstona ožívá hororová klasika z roku 1941. Scénář si vzal na starost Andrew Kevin Walker, který je podepsán třeba i pod Burtonovým filmem Ospaľá díra. V příběhu o monstře, jež na území viktoriánské Anglie zabíjí vesničany

z Blackmooru, a po jehož stopách se vydávají inspektor Scotland Yardu Aberline a šlechtic Lawrence Talbot se na plátně můžeme setkat třeba s Benicio Del Torem, Anthony Hopkinsem nebo Geraldine Chaplin. V kinech od 18. 2. 2010.

divadlo

Divadlo na Zábřadlí připravilo v únorové premiéře pro své jeviště klasickou postavu krále Ubu, která vznikla původně jako produkt studentské recese na gymnáziu v Rennes již v roce 1885. Nechme se překvapit, jaká bude úprava inscenace Ubu se baví pod režijním vedením Jiřího Havelky. V promo materiálech se uvádí: „Inscenace

zavede diváky na palubu letadla transatlantické linky. Cestujte s námi na křídlech bezpečí a pohody.“ Jisté je to, že se na scéně setkáme mj. s Pavlem Liškou, Petrem Čtvrtníčkem, Josefem Poláškem, Kristinou Maděričovou, Natálií Drabiščákovou a dalšími.

hudba



V sobotu 27. 2. by se v Paláci Akropolis měla představit formace Skindred. Soubor založený v roce 1998 v Newportu (Wales) se prezentuje originální fúzí metalu, punk rocku, hip hopu a reggae a sám svou tvorbu označuje jako ragga metal nebo nu-reggae. V rámci turné

k novinkovému EP Shark Bites and Dog Fights k nám Skindred zavítají vůbec poprvé. Nahlédneme-li do březnových programů, můžeme se těšit třeba na vystoupení kulturní švýcarské skupiny The Young Gods. Divadlo Archa by jí mělo patřit v úterý 9. března. Skupina přijíždí do Prahy v rámci svého posledního akustického turné Knock on Wood, před avizovaným návratem k elektronice a vydáním nového alba. Ze svého repertoáru (povětšinou „nezávislé“ tvrdé elektronické muziky) vybrali pár známých kousků, doplnili je několika coververzemi a vše hrají v obsazení převážně pro tři španělky, perkuse a hlas. Na jaké písně dojde? Třeba Gasoline Man v bluesové podobě včetně harmoniky a slidekytary nebo předělávky z repertoáru Radiohead či Richieho Havense („woodstocká hymna“ Freedom). Předloňská pražská premiéra tohoto projektu byla u nás vyhlášena jednou z koncertních událostí roku.



